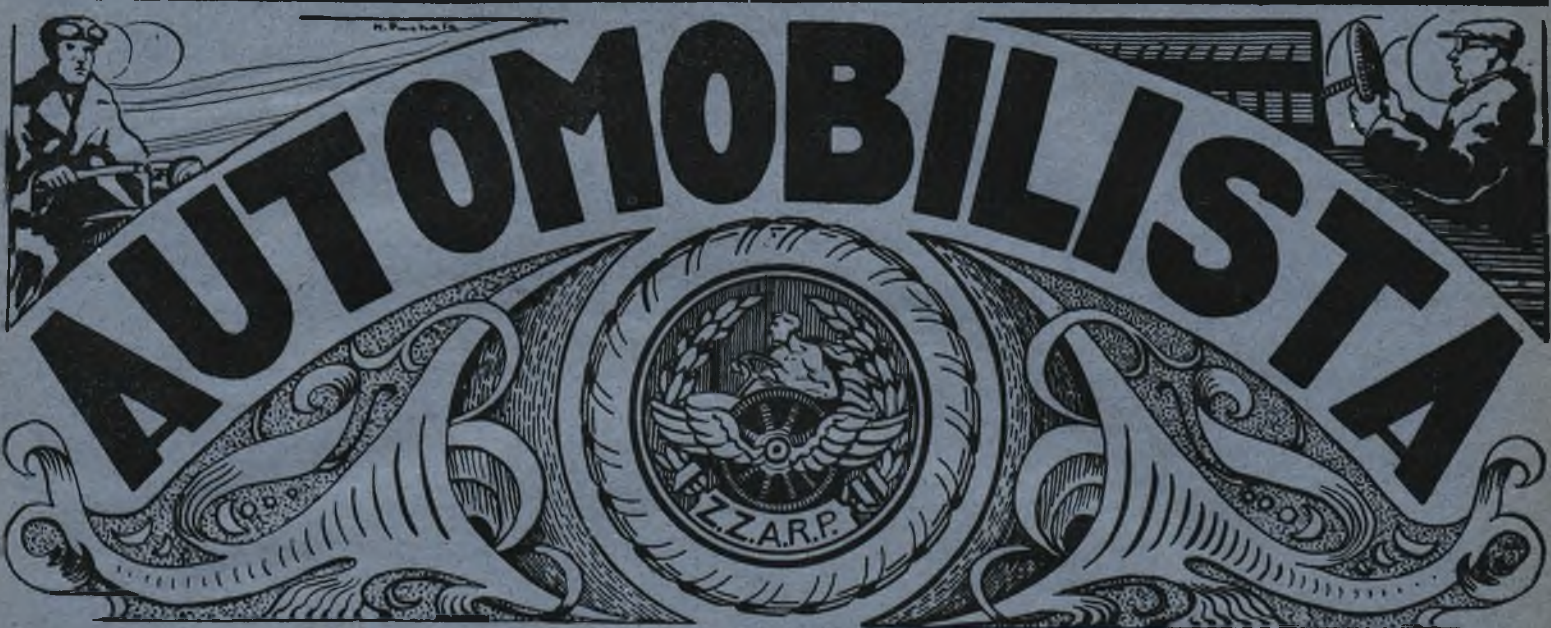
Jahrgang 1.

November 1929 **Deutsche Ausgabe** Nr. 11

AUTOMOBILISTA ZAWODOWY



Organ Związku Zawod. Automobilistów R. P.

Geschäftsstelle und Redaktion: KATOWICE, ulica Jordana 12 — Telefon 3014

NR. 11 NOVEMBER 1929 1 JAHRGANG

Automobilista Zawodowy

Deutsche Ausgabe

Haupt-Organ des Zw. Zaw. Automobilistów (Berufsverband der Automobilisten) in Polen
gewidmet Berufs-, Fach- und Wirtschaftsfragen der Berufsautomobilisten Konto: P. K. O. 303944
Geschäftsstelle u. Redaktion der deutschen Ausgabe KATOWICE, ul. Jordana 12 — Telefon 3014
Geschäftsstelle der polnischen Ausgabe Kraków, ul. Czysta 5

Bericht über die Tätigkeit der Kraftfahrer=Sektion

in der seit der Sitzung des Kraftfahrer-Beirats vom 19. und 20. Dezember 1927 verflossenen Periode, vorzulegen der Sitzung des Kraftfahrer-Beirats vom 31. Juli bis 2. August 1929 in London

Beziehungen mit den nicht angeschlossenen Verbänden.

Wir haben unsere Bemühungen fortgesetzt, um die noch ausserhalb der Reihen der I. T. F. stehenden Kraftfahrerverbände zum Anschluss zu bewegen.

Einen kurzen Bericht über die Arbeiten der letzten Kraftfahrer-Beiratssitzung sowie den Text des internationalen Forderungsprogrammes haben wir den Kraftfahrerverbänden der Vereinigten Staaten, den Verbänden in Mittel- und Südamerika, denjenigen Australiens, Neu-Seelands und Südafrikas zugeschickt und sie im gemeinsamen Interesse aller Transportarbeitergruppen zum Anschluss an die I. T. F. aufgefordert. Dies hat zu einem Briefwechsel mit einigen dieser Organisationen geführt, bis jetzt aber noch keine endgültigen Resultate gezeitigt.

Anfang Mai d. J. fanden wir in der spanischen Presse eine Notiz aus der hervorging, dass in Lissabon (Portugal) eine rührige Kraftfahrerorganisation besteht; wirsandten dieser Organisation eine Reihe von Dokumenten, betreffend die Tätigkeit der I. T. F. und setzten ihr die Vorteile auseinander, die ihr bei einem Anschluss anunsere Internationale erwachsen.

Die Kameraden des Deutschen Verkehrsbundes haben uns darauf aufmerksam gemacht, dass in Lettland eine Kraftfahrergewerkschaft besteht. Wir wandten uns sofort an den Lettländischen Gewerkschaftbund um Aufklärung, die uns auch zuteil wurde. Es handelt sich um eine junge, freigewerkschaftliche Organisation, der wir nun (Anfang Juli) den Beitritt zur I. T. F. nahegelegt haben.

Eine Kraftfahrergewerkschaft in Havana hat uns Anfang Juli um Angaben über die Organisationen der I. T. F. und unsere Arbeit für die Chauffeure im besonderen ersucht, die ihr auch gemacht wurden.

Nach Rücksprache mit dem uns angeschlossenen holländischen Transportarbeiterverband haben wir der holländischen Gewerkschaft der Privatchauffeure, die Mitglied des holländischen Gewerkschaftsbundes ist, eine Reihevon Auskünften, um die die sieunsgebeten hat, erteilt.

Beziehungen mit den angeschlossenen Verbänden.

Zusammensetzung des Beirats.

Als Delegierte inden Beirat haben unsere Mitgliedsorganisationen folgende Kollegen angewiesen:

A. Reitz—Deutschland (vom Deutscher Verkehrsbund),

J. Guinhard—Frankreich (von der französischen Transportarbeiterförderation),

L. W. Peterse—Holland (vom holländischen Verband der Eisen; und Strassenbahner),

C. G. T. Sormani—Holland (vom holländischen Transportarbeiterverband),

H. Fladeby—Norwegen (vom norwegischen Transportarbeiterverband).

A. Forstner—Oesterreich (vom Freien Gewerkschaftsverband Oesterreichs),

Th. Petersen—Dänemark (vom dänischen Transportarbeiterverband).

Wir halten es für wünschenswert, dass auch die übrigen Verbände zur Ernennung eines Vertreters übergehen.

Spanien.

Die äusserst rührige Kraftfahrergewerkschaft Madrids, die „Union General de Obreros del Transporte Urbano de Madridy limitrophes“, die bei der I. T. F. angeschlossen ist und 3000 Mitglieder zählt, hat sich Anfang 1929 mit der „Federation Nacional del Arte Rodado“ (Föderation der Berufsgruppen zu Wagen), die 1200 Mitglieder zählt und Strassenbahner und sonstige Strassenverkehrsarbeiter organisiert, verschmolzen. Die neue Organisation ist der I. T. F. beigetreten.

Belgien.

Der belgische Transportarbeiterverband hat letztes Jahr eine Kraftfahrerabteilung gegründet. Diese Abteilung entwickelt sich in erfreulichem Masse; auf ihrem ersten Jahreskongress sprach Kamerad Sormani vom holländischen Verband über die Bedeutung des intenationalen Forderungsprogrammes der I. T. F.

Tschechoslowakei

In der Tschechoslowakei ist zwischen der Kraftfahrer-Föderation und dem Verband der Beiensteten in Handel, Transport und Verkehr über die Organisierung der Kraftfahrer ein Streit entstanden. Anlässlich einer Sitzung des Internationalen Gewerkschaftsbundes in Prag fand dort Ende Mai eine Besprechung zwischen Vertretern der beiden Organisationen statt, in welcher Kollege Fimmen als Vertreter der I. T. F. den Vorsitz führte. Es wurde beschlossen, dass beide Verbände ihre Beschwerden konkret zusammenfassen sollen, damit diese später in einer gemeinsamen Konferenz mit Vertretern der gewerkschaftlichen Landeszentrale geprüft werden können. Wir hoffen, dass die bevorstehenden Unterhandlungen zu einer Einigung führen werden.

Mitgliederbestände.

Nachstehend geben wir eine Aufstellung über die Mitgliederbestände unserer Kraftfahrer - Mitgliedsorganisationen per 1. Januar 1929, verglichen mit denjenigen des Jahres 1928.

Land	Organisation	Mitgliederzahl 1|1|28	Mitgliederzahl 1|1|29
Belgien	Belgische Transportarbeiders-bond	—	750
Dänemark	Dans Arbejdsmandsforbund	4.224	4.678
Deutschland	Deutscher Verkehrsbund	37.481	45.354
Finnland	Suomen Kuljetustyöläisten	900	950
Frankreich	Federation Nationale des Moyens des Transports	3.000	2.500
Gross-Britannien	Transport and General Workers Union	45.000	55.000
Irland	Irish Transport and General Workers' Union	1.250	1.250
Niederlande	Centrale Bond van Transportarbeiders	2.085	2.479
Norwegen	Norsk Transportarbeidersforbund	400	400
Oesterreich	Freier Gewerkschaftsverband	3.511	4.100
Polen	Związek Zawodowy Automobilistów	1.582	1.450
Schweden	Svenska Transportarbetareförbundet	1.000	6.000
Schweiz	Verband der Handels-, Transport— und Lebensmittelarbeiter	850	1.547
Spanien	Federacion Nacional dei Transporte Urbano e Interurbano	3.000	7.000
Tschechoslowakei	Svaz ridicu automobilu	3.998	5.511
	Verband der Arbeiter und Bediensteten in Handel- Transport und Verkehr	183	293
Ungarn	Verband der ungarischen Transport und Verkehrsarbeiter	161	230
	Verband der Berufskraftfahrer	1.850	1.850
		110.475	141.42[illegible]

(! Schätzungsweise.

Kongresse und Konferenzen.

Die I. T. F. hat sich nach voraufgegangener Einladung auf folgenden Kongressen vertreten lassen:

Jahreskongress der Kraftfahrer-Abteilung des holländischen Transportarbeiter-Verbandes (durch Nathans);

Jubiläumskongress der tschechosłowakischen Kraftfahrer - Föderation (durch Kollege Holek, statt des Kollegen Forstner, der verhindert war, der Tagung beizuwohnen).

Bewegungen.

Internationales Forderungsprogramm.

Das Sekretariat hat das in der letzten Kraftfahrer-Beiratssitzung aufgestellte internatoinale Forderungsprogramm allen Kraftfahrerverbänden, deren Adresse uns bekannt war, zur Kenntnisnahme zugeschickt, mit der Bitte, für dessen weitgehendste Verbreitung unter den Kraftfahrern ihres Landes zu sorgen. Um den angeschlossenen Organisationen zu ermöglichen, das Programm bei ihrer Agitation zu verwenden, haben wir dasselbe in Flugschriftform herausgegeben; jeder Landesverband hat dann diese diese Flugschrift mit einer eigenen Einleitung versehen unter seine Mitglieder verteilt. Bisher sind bei uns folgende Bestellungen auf das Programm eingegangen:

	Stück
vom Deutschen Verkehrsbund	50.000
„ englischen Verband der Arbeiter und Bediensteten in der Güterverteilung	5.000
„ englischen Transportarbeiterverband	1.000
„ französischen Transportarbeiterverband	500
„ Freien Gewerkschaftsverband Oesterreichs	1.000
„ polnischen Kraftfahrerverband	150
„ tschechoslowakischen Verband der Arbeiter und Bediensteten in Handel, Transport und Verkehr	1.000
„ schweizerischen Verband der Handels-Transport- und Lebensmittelarbeiter	2.000
insgesamt	60.650

Das Programm wurde ferner allen gewerkschaftlichen Landeszentralen, dem Internationalen Gewerkschaftsbund, dem Internationalen Arbeitsamt, dem Verkeehrsausschuss des Völkerbundes und den wichtigsten Regierungen zugeschickt mit der Bitte, uns bei der Verwirklichung der Forderungen der Kraftwagenführer zu unterstützen. Ausser vom Internationalen Arbeitsamt und vom Verkehrsausschuss des Völkerbundes sind uns von folgenden Regierungen Antworten zugegangen: Belgien, Polen, Schweiz, Tschechoslowakei und Sowjetrussland, die uns mitteilten, dass sie vom Programm Kenntnis genommen haben.

Verhütung von Unfällen und Krankheiten beim Betriebe von Kraftfahrzeugen.

In Ausführung eines Beschlusses der Kraftfahrer-Beiratssitzung vom Dezember 1927 haben wir nach Fühlungnahme mit dem in Betracht kommenden Organisationen der XI. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz eine in fünf Sprachen angefertigte Denkschrift über die Frage der Verhütung von Unfällen und Krankheiten beim Betriebe von Kraftfahrzeugen überreicht. Ein von uns der Arbeitsgruppe unterbreiteter Entschliessungsentwurf wurde vom Kamerad Mertens übernommen und der Konferenz vorgelegt. Diese Entschliessung, welche von der Konfferenz angenommen wurde, hat folgenden Wortlaut:

„Da in allen Ländern der Kraftwagenverkehr einen bedeutenden Umfang angenommen hat,

da die Tätigkeit der Kraftwagenführer und der anderen Arbeiter in der Kraftwagenverkehrsindustrie gewisse Gefahren mit sich bringt, deren Umfang zu kennen wichtig waäre,

ersucht die XI. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz den Verwaltungsrat des internationalen Arbeitsamtes,

zu prüfen, unter welchen Bedingungen eine diesbezügilche Erhebung durch das Internationale Arbeitsamt unternommen werden könnte, und zu

beschliessen, in welcher Form die Ergebnisse dieser Erhebung veröffentlicht werden könnten."

Um die Sicherheit zu haben, dass die Erhebung des Internationalen Arbeitsamtes befriedigende Ergebnisse zeitigt, haben war uns am 30. August 1928 in einem Schreiben an das Internationale Arbeitsamt gewandt und ihm gleichzeitig einen Fragebogenentwurf überreicht, welchen die Internationale Kraftfahrerkonferenz, die gelegentlich des Stockholmer oKngresses tagte, aufgestellt hat und welche als Grundlage der Erhebung des Internationalen Arbeitsamtes dienen sollte.

Einige Worte des Dankes an Kamerad Forstner, Verfasser des Fragebogens und an Kamerad Reitz, der uns mit seinen Ratschlägen an die Hand ging, sind hier zweifellos am Platze.

Ende Juni wandten wir uns an das Internationale Arbeitsamt, um von ihm zu erfahren, wie es mit der Erhebung steht. Es wäre vielleicht angebracht, dass sich der Ausschuss zu dieser Angelegenheit äussert.

Unterstützung von Mitgliedern angeschlossener Verbände, die sich vorrübergehend im Ausland aufhalten.

Auf Grund eines Beschlusses des Beirats sandten wir am 23. Dezember ein Rundschreiben an die angeschlossenen Organisationen, worin wir sie an die von der Internationalen Chauffeurkonferenz, abgehalten im Juni 1927 in Paris, angenommene Entschliessung erinnerten, in der die angeschlossenen Verbände aufgefordert werden, den in ihrem Lande zum vorrübergehenden Aufenthalt befindlichen Mitgliedern einer andern angeschlossenen Organisation Rat und werktätige Hilfe, Rechtsschutz und Unterstützung im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen in demselben Ausmass wie ihren eigenen Mitgliedern angedeihen zu lassen. Diesem Rundschreiben haben wir eine Stempelmarke beigefügt, die in die Mitgliedskarten, bezw.- bücher der Mitglieder eingeklebt werden sollen und bei deren Aufenthalt im Auslande als Ausweis dienen können.

Nach den darauf eingegangenen Antworten scheinen die Verbände im allgemeinen mit unserer Idee einverstanden zu sein. Es erscheint aber notwendig, das wir einige Beschlüsse über die praktische Ausführung des Planes treffen. Der Schweizerische Verband der Handels-, Transport und Lebensmittelarbeiter teilte uns aber entgegen dem, was die Entschliessung vorsieht mit, dass die ausländische Organisation die Ausgaben, welche einem anderen Verband durch Unterstützungen ihrer Mitglieder entstanden. diesem wieder rückerstatten müsse. da sonst einzelne Länder stark belastet werden könnten. Die österreichischen Kameraden bemerken in ihrem Briefe, dass das Sekretariat einen Weg finden müsse, um eine bindende Vereinbarung der angeschlossenen Verbände zwecks Durchführung dieser Resolution herbeizuführen. Es wäre ein unerträglicher Zustand, wenn sich gewisse Organisationen daran halten würden und andere nicht.

Es liegt deshalb beim Beirat, diese Angelegenheit zu prüfen und geeignete Massnahmen zu treffen. Nachstehend geben wir eine Aufstellung über die Anzahl bestellten Stempelmarken:

	Stück:
Deutscher Verkehrsbund	10.000
Englischer Verband der Arbeiter und Bediensteten in der Güterverteilung	2000
Verband der Arbeiter und Bediensteten in Handel, Transport und Verkehr — Tschechoslowakei	1000
Französische Transportarbeiterföderation	3000
Landesföderation der Transportarbeiter Spaniens	8000

Gewerkschaftliche Organisierung der Kraftwagenführer.

Der Vollkongres der I. T. F. von Stockholm hat eine von österreichischen Kollegen vorgeschlagene Entschliessung angenommen, welche eine Entschliessung der letzten Kraftfahrer-Beiratssitzung bestätigt. Nachstehend den Wortlaut der Resolution:

„Die Internationale Konferenz der Berufskraftfahrer stellt fest, dass die Interessen der Berufskraftfahrer nur dann wirkungsvoll vertreten werden können, wenn die Berufskraftfahrer ohne Unterschied der Kategorie in jedem Lande der zuständigen Organisation angeschlossen sind. Als organistionszuständige Berufsorganisationen der Berufskraftfahrer sind jene Verbände zu betrachten, die der Landeszentrale der Gewerkschaften des betreffenden Landes und der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angehören. Es ist zu vermeiden, dass Berufskraftfahrer separatistischen Kulbs und Vereinen oder anderen Verbänden als den obenbezeichneten berufszuständigen Gewerkschaftsorganisationen angehören.

Ferner hält es der Kongress im Interesse einer intensiven und zielbewussten Bewegung zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen für dringend notwendig, dass alle in Strassenbahnbetrieben beschäftigten Bediensteten gleichgültig ob Angestellte oder Arbeiter in Werkstätten, ob Streckenunterhaltungs- oder Fahrpersonal, in jeddem Lande bei einer der I. T. F. angeschlossenen Gewerkschaft organisiert sind, ungeachtet der Betriebsform des fraglichen Unternehmens."

Diese Entschliessung ist im September v. J. an alle angeschlossenen Organisationen zugesandt worden mit der Bitte, sich in dem angedeuteten Sinne zu verwenden. Obgleich uns nur wenige Verbände geantwortet haben, scheint die Entwicklung in diesem von unss gewünschten auch der gesellschaftlichen Entwicklung entsprechenden Sinne zu gehen.

Bei dieser Gelegenheit sei auch ein Brief des Schwedischen Transportarbeiterverbandes erwähnt, in welcheme man vorschlägt, der Beirat solle die Möglichkeit der praktischen Verwirklichung der in Stockholm angenommenen Entschliessung über die gewerkschaftliche Organisierung der Kraftwagenführer erwägen. Der Verband halt es für angebracht, dass der Beirat zunächst eine Uebersicht über die Organisationsformen der Kraftfahrer zusammenstelle, wie sie in den einzelnen Ländern bestehen. Diese Uebersicht solle den Verbänden mit einer entsprechenden Empfehlung übermittelt und darauf endgültig auf der nächsten Kraftfahrerkonferenz, die internationale Richtlinien zu dieser Sache aufstellen, geprüft werden.

Vertretung der I. T. F. in Körperschaften des Völkerundes.

Die Sitzung des Kraftfahrerbeirats vom Dezember 1927 beschäftigte sich eingehend mit der Frage der Vertretung der I. T. F. in den Sitzungen des Verkehrsausschusses des Völkerbundes und der ihm unterstellten Ausschüsse. Es wurde beschlossen, dass

die Vertretung der I. T. F. vier Delegierten übertragen wird, die durch die grösseren Organisationen anzuweisen sind; deren Stellvertreter sollten von den kleineeren Verbänden ernannt werden. Die I. T. F. würde die Delegationskosten für eine Person tragen, sodass die Organisationen nur Anspruch auf Rückerstattung eines Teiles ihrer Auslagen hätten. Nach einem langen Meinungsaustausch wurde beschlossen, diese Regelung versuchsweise ein Jahr lang durchzuführen.

Nach einer Besprechung dieser Angelegenheit im Exekutivkomitee wandte sich das Sekretariat an das Arbeitsamt. Aus der Antwort desselben ging hervor, dass laut Mitteilungen von Beamten des Völkerbundes (wo das Internationale Arbeitsamt keinen direkten Einfluss hat) es ausgeschlossen sei, dass die I. T. F. **vier** Delegierte zu den Sitzungen zu welchen sie eingeladen werde, entsenden könne. In der Einladung zu der Sitzung des Sonderausschusses für Strassenverkehr beim Völkerbund, welche am 13. November v. J. in Paris zusammentrat, war denn auch nur von einem Delegierten die Rede. Das Arbeiterelement wird in diesem Kreise zweifelsohne nicht gern gesehen und die Tatsache, dass die christliche Internationale auch zu diesen Sitzungen eingeladen wird, spielt hinsichtlich der Vertreterzahl ebenfalls eine Rolle.

Der Beirat wird sich daher von neuem mit dieser Frage der Vertretung beim Völkerbund zu befassen haben.

Worüber wir immer wieder Grund uns zu beklagen haben, ist, dass die Einladung zu den Sitzungen der Völkerbundsinstanzen reichlich spät erfolgen. So gelangte z. B. die Einladung zur Sitzung des Sonderausschusses für Strassenverkehr vom 13. November v. J. erst am 5. Nooember in unserem Besitz. Dies gab uns Veranlassung zu einer neuen Beschwerde, wobei wir darauf drängten, uns künftig so rechtzeitig zu verständigen, dass vorher innerhalb der I. T. F. dazu Stellung genommen werden kann.

Auf eine Anfrage hin hat man uns mitgeteilt, dass im Jahre 1929 keine Sitzung des Soneraausschusses für Strassenverkehr stattfinde.

Informationen und Veröffentlichungen.

Ausser den Berichten für Konferenzen oder im Zusammenhang mit Aktionen, die an anderer Stelle erwähnt wurden, haben wir in letzter Zeit aangeschlossenen Organisationen Auskünfte über folgende Fragen übermittelt:

— Die Arbeitsbedingungen der Kraftwagenführer in Belgien (für den tschechoslowakischen Kraftfahrerverband);
— Die Kraftverkehrsgesetzgebung in Holland (für dieselbe Organisation);
— Die Versicherung für die englischen Kraftdroschdenführer (Selbstfahrer) (für den Deutschen Verkehrsbund);
— Das Taxameter-System im Güterverkehr von Paris und Koppenhagen (für den Deutschen Verkehrsbund);
— Die Arbeitsbedingungen der Kraftdroschkenführer in den bedeutendsten Städten Europas (für die spanischen Kraftfahrerverbände);
— Die rechtliche Stellung (Rechtshilfe, Entschädigung bei Unglücksfällen etc.) der Kraftfahrer in verschiedenen Ländern (für den schwedischen Transportarbeiter-Verband);
— Die Gesetzgebung über den Frachtautoverkehr in verschiedenen Ländern (für die englische Transportarbeiter-Organisation);
— Die Verschmelzung der Berliner Verkehrsunternehmen (für die englische Transportarbeiter-Organisation);
— Die Arbeitsbedingungen der südafrikanischen Kraftwagenführer (für den Deutschen Verkehrsbund).

Das Organ der I. T. F., das jetzt zweimal im Monat erscheint, bringt regelmassig, ausser Artikeln von allgemeineer Art, eine Spalte mit kurzen Notizen über alle die Kraftfahrer interessierenden Fragen. Der Umstand, dass diese Veröffentlichungen in stets grösserem Masse durch die Verbandszeitungen der Kraftfahrer übernommen werden, beweist, dass ein Interesse dafür vorhanden ist. Die Zahl der Verbände, welche unsere Veröffentlichungen übernehmen, dürfte aber trotzdem grösser sein. Ferner sind wir der Ansicht, dass die Zahl der Abonnenten auf die „I. T. F." auch unter den Kraftfahrern grösser sein dürfte; je grösser der Mitgliedrstand dieser Sektion und je grösser das Interesse der Chauffeure für die Tätigkeit der I. T. F. ist, umsomehr wird sich die I. T. F. für diese Berufsgruppe verwenden.

Wenn sich das Interesse für die internationale Arbeit bei den Mitgliedern durch eine beträchtliche Zunahme der Bezieher unseres Blattes geltend machen würde, könnte vieleicht die Möglichkeit erwogen werden, regelmässig einen bestimmten Raum der Zeitung — z. B. eine oder zwei Seiten — für internationale, die Kraftfahrer interessierenden Fragen zur Verfügung zu stelleen.

Selbstverständlich kann eine internationale Einrichtung wie die I. T. F., welche sich beständig mit den verschiedensten Transport- und Verkehrsarbeitergruppen beschäftigen muss, deren Interessen vielfach in einzelnen Punkten auseinandergehen, ihre Anstrengungen nicht ausschliesslich auf eine Gruppe, und sei sie auch so wichtig und so entwicklungsfähig wie gerade die der Chauffeure, beschranken.

Wir haben durch die Schaffung von Beiräten, durch Veranstaltung von Sonderkonferenzenetc. bereits Massnahmen getroffen, um den Anforderungen der verschiedenen Sektionen soweit wie möglich zu entsprechen.

Wir glauben ssogar, behaupten zu können, dass es der I. T. F. bisher, sei es auch mit grossen Anstrengungen, gelungen ist, die für die Sektionen nötige Arbeit zu bewältigen. Es muss aber berücksichtigt werden, dass die Ausbreitung der Sektionen, die wirtschaftliche Entwicklung und die immer häufiger notwendig werdenden Dazwischenkünfte der I. T. F. auf internationalem Gebiet — überall, wo dies die Interessen der Kraftfahrer erfordern, z. B. beim Internationalen Arbeitsamt oder beim Verkehrsausschuss des Völkerbundes — die an unsere Arbeit gestsellten Anforderungen bedeutend erhöhen.

Offenbar trifft daselbe auch auf die anderen Sektionen unserer Internationale zu. Das Sekretariat der I. T. F. sieht sich mehr und mehr vor die grosse Schwierigkeit gestellt, herauszsufinden, wie seine Bemühungen für eine Konzentration aller Gruppen im Rahmen der Internationale — was gewiss von grosser Bedeutung ist — mit der besonderen, für die verschiedenen Sektionen nötigen Arbeit, die mit der

Zeit eine weitere Ausdehnung erfahren wird, vereinigt werden können. Wir müssen heute schon manchmal von der Ausführung einer Arbeit, an der uns viel gelegen ist, absehen. So haben wir z. B. dem teschechoslowakischen Kraftfahrerverband die Anfang 1928 an uns gestellte Bitte, für ihn das holländische Kraftverkehrsgesetz ins Deutsche zu übersetzen, abschlagen müssen.

Verschiedenes.

Die Kraftfahrersektion gehört zu den Sektionen welche die meisten Abzeichen bestellt haben. Bis Anfang Juli 1929 haben wir verkauft:

	Name der Organisation	Zahl der Abzeichen:
an den	holländischen Zentralverband der Transportarbeiter	600
„ „	Deutschen Verkehrsbund	2.400
„ „	englischen Transportarbeiterverband	72
„ „	englischen Verband der Angestellten in der Güterverteilung	122
„ „	finnischen Transportarbeiterverband	100
„ „	tschechoslowakischen Transportarbeiterverband	600
„ „	Kraftfahrerverband in der Tschechoslowakei	900
„ „	spanischen Transportarbeiterverband	250
„ „	Freien Gewerkschaftsverband Oesterreichs	500
„ „	schwedischen Transportarbeiterverb.	2.000
	insgesamt	7.541

Wenn Du willst, dass Deine Rechte gewahrt werden, muss Du Mitglied des Zw. Zaw. Automobilistów sein.

Landes-Konferenz.

Am 19., 20. und 21. Oktober fand die diesjährige Landes-Konferenz des „Związek Zawodowy Automobilistów“ statt, welche durch Delegierte aus ganz Polen beschickt war. Die Eröffnung erfolgte um 11 Uhr vormittags in Kraków im Lokal der dortigen Ortsgruppe des Verbandes durch den Kollegen Vorsitzenden Guślewski aus Kraków. Ausser den Delegierten waren eine Anzahl geladener Gäste anwesend, wie z. B. der Abgeordnete Żuławski, der Generalsekretär der polnischen freien Gewerkschaften, sowie der Vorsitzende des Związek Transportowców, Maxamin. Nach den Begrüssungs-Ansprachen wurde zur eigentlichen Tagesordnung übergegangen. Zum Leiter des Kongresses wurde der Kollege Rongens—Warszawa gewählt. Nach Verlesung des Protokolls des letzten Kongresses, erstattete den Tätigkeitsbericht über das verflossene Jahr der Kollege Augsburg, als Sekretär des alten Hauptvorstandes. Es folgten die Berichte der einzelnen Ortsgruppen. Für die Ortsgruppe des Bezirks Katowice berichtete Kollege Adamczyk. Aus den Berichten ging hervor, dass die Cahuffeure in Polen überall unter den Schikanen der Administrationsbehörden sowie unter den schlechten Lohnverhältnissen zu leiden haben. Der Stand der Organisation lässt in verschiedenen Bezirken viel zu wünschen übrig. Trotzdem wurde festgestellt, dass überall die Organisation Fortschritte macht, und es wurde der Hoffnung Ausdruck verliehen, das wir in Zukunft den Platz einnehmen werden, der uns gebührt.

Nach einer lebhaften Diskussion wurde beschlossen, mit dem Verband der Transportarbeiter eine Interessengemeinschaft zu gründen und denselben unter Wahrung der organisatorischen sowie finanziellen Selbständigkeit beizutreten. Es wurde dies als ein erfreulicher Fortschritt zwecks Zentralisierung der verwandten Berufe, betrachtet. Weiter wurde beschlossen den Beitrag für die Zentrale auf 1,25 zł. pro Monat und Mitglied festzusetzen, wobei die Bezahlung der Fachzeitung miteinbegriffen sein muss. Der Rest der Beiträge bleibt in den Ortsgruppen, wovon dieselben alle anderen Ausgaben zu bestreiten haben. Die Delegation von Katowice stellte den Antrag, in jeder Ortsgrupe Rechtsschutzkassen, sowie Sterbekassen zu gründen, so wie es bereits bei einzelnen Ortsgruppen ist. Dazu ist es allerdings nötig, dass die Beiträge in einer ganzen Anzahl von Ortsgruppen erhöht werden.

Damit wurden die Beratungen für diesen Tag beendet und jetzt erst (8 Uhr abends) fanden die Delegierten Zeit das Mittagessen einzunehmen.

Am nächsten Tage ging es mit frischen Kräften schon um 8 Uhr an die weitere Tagesordnung. In den Hauptvorstand wurden gewählt die Kollegen: Trzeciak Stefan, Warszawa, I. Vorstzende; Adamczyk Alojzy, Katowice sowie Gebel Andrzej, Poznań als Vertreter desselben. Sekretär des Hauptvorstandes wurde Kollege Rongens Warszawa. Kassierer Kollege Gałka — Warszawa. Als Beisitzer die Kollegen Augsburg, Katowice; Łoczak und Kowalski, Warszawa; Stachowiak, Poznań; Gusielewicz, Kraków Palinowski, Łódź und Buczek, Lwów als Vertreter; Antoniewicz, Wilno. Zur Revisionskommission: Bełza Aniela, Warszawa Poznańń ein Mandat u. s. w.

Nach Wahl des Hauptvorstandes erfolgte eine längere Debatte, bei welcher es teilweise zu schärferen Auseindersetzungen kam über die Redaktion

und Administration der polnischen Ausgabe unserer Fachzeitschrift. Die Refferenten appellierten ausdrücklich an die Delegierten ihren Verpflichtungen der Fachzeitung gegenüber nachzukommen und durch Sammeln von Inseraten und Bezahlen der Abonnemants dieselbe zu unterstützen, da andernfalls kein Gewähr für ein weiteres Erscheinen in der bisherigen Form geleistet werden kann. Die Krakauer Kollegen hatten einen Ausflug mit Autobussen nach Ojców organisiert, so dass die Beratungen um 3,30 nachmittags abgebrochen wurden.

Der dritte Tag der Konferenz fand in Katowice statt, wo auch die erste Sitzung des neuen Hauptvorstandes stattfand. Es wurden daselbst verschiedene Resolutionen gefasst, die wir in der nächsten Nummer unserer Zeitung bringen werden. Um 1 Uhr mittags wurde der dritte Tag der Landeskonferenz des Z. Z. A. geschlossen. Der Kollege Rongens dankte den Erschienenen Delegierten für die Mitarbeit und gab der Hoffnung Ausdruck, dass der Kongress viel dazu beigetragen hat, um die Organisation zu stabilisieren und dadurch auch möglich wird die Rechte der Mitglieder wirksamer zu vertreten.

Unter freien Anträgen wurde dem Kollegen Augsburg, dem bisherigen Sekretär des Hauptvorstandes durch die Delegierten der Dank für seine aufopfernde Tätigkeit ausgesprochen. Wie bekannt ist der Kollege Augsburg nach Katowice übergesiedelt, wo er die Leitung der Spółdzielnia Automobilistów führt.

Nach einem gemeinsamen Mittagessen der Delegierten wurde noch die Myslowitz-Grube besichtigt, was die auswärtigen Kollegen sehr interessierte. Anschliessend daran fand eine Fahrt nach Król. Hutta statt, wo ein Blick auf die Arbeit in der dortigen Hütte geworfen wurde.

Um die Genehmigung zur Besichtigung der Grube hat sich der Bezirksleiter des Bergarbeiterverbandes Genosse Chrószcz sehr bemüht. Die Leitung der Besichtigung der Grube die an die zwei Stunden dauerte, hatte Inż. Pietraszek von der Myslowitz-Grube. Beiden sei hiermit der beste Dank ausgesprochen.

Abends waren die Delegierten noch eine Weile zusammen, um nachher mit dem Abendzuge der Heimat entgegen zu dampfen, die für einzelne (Wilno, Kowno) über 24 Stunden Bahnfahrt entfernt lag.

Fahrprüfung oder führerscheinfreies Fahren?

Wechsel der Zeiten! Wir hatten bis 1907 keine Eignungsprüfungen der Kraftfahrer in Deutschland, deliglich den Nummernzwang der Wagen. — Kam bei den damals wenigen Automobilen einmal ein Unglück vor, ein Zusammenstoss oder wurde ein Fussgänger angefahren, erhob die gesamte Presse den Ruf nach dem Führerschein. Der Staat wurde in den stärksten Tönen angegriffen. — Es wurde geradezu als ein Verbrechen hingestellt, die Automobilfahrer ohne Eignungsprüfung auf die Menschheit loszulassen. Der Staat gab dem Drucke nach.

Heute ist es umgekehrt. Eine Reihe interessierter Kreise wünscht die Abschaffung des Führerscheins, weil sie glauben, dann bessere Geschäfte zu machen. Leider hat der verantwortliche Statt den Unverantwortlichen teilweise nachgegeben, — nämlich bezüglichh des führerscheinfreien Kraftrades. Den Erfolg können wir bereits feststellen. Die Zunahme der tötlichen Verkehrsunfälle beträgt bei den Motorrädern 59 v. H., bei den Kraftwagen 28,5 v. H. Diese ungeheuere Zunahhme der tödlichen Verkehrsunfälle bei den Motorrädern seit der Freigabe der sogenannten Kleinkrafträder gibt zu denken und zeigt uns doch deutlich genug, dass es jetzt geradezu ein Verbrechen wäre, den Führerschein wieder abzuschaffen.

Welche Klagen werden nun gegen den Führerschein erhoben?

1. „Die angeblichen Scherereien und die Abscheu, die fast jedes Zusammentreffen mit Behörden in deutschen Ländern mit sich bringt" (wörtlich zitiert).
2. Zwecklosigkeit des arztichen Attestes.
3. Der Zwang zur Ausbildung in einer behördlich konzessionierten Kraftfahrerschhule" (eine Anzahl Händler besitzt daneben die Erlaubnis der Kundenausbildung) (wörtlich zitiert!).
4. Der Kraftfahrer muss Wochen oder gar Monate vertrödeln, biser sein teuer erworbenes Fahrzeug steuern darf. Muss konzessionierte Fahrschulbesitzer in Brot setzen, ob er es hat oder nicht. Muss sichh als reifer Mann einer hochnotpeinlichen Prüfung unterziehen bei einem Sachverständigen des — Dampfkesselüberwachungsvereins!
   s. w. (4, 5, 6 auch wörtlich zitiert!)
5. Gegen die theoretische Prüfung heisst es z. B. wörtlich „Schliesslich kann es den Behörden ziemlich — Turst sein, ob der Mann mal mit seinem Wagen liegen bleibt usw."
6. Während man die Besitzer von Wagen oder schweren Motorrädern mit Prüfungen quält, — lässt man andererseits Motoräder bis 200 ccm Hubraum führerscheinfrei in jedermanns Händen, obwohl auch den Behörden bekannt sein muss, dass es unter diesen kleinen Motorrädern Maschinen gibt, die geradezu phantastische Geschwindigkeiten zu entwickeln vermögen u.

Zu 1 und 2.

Wer nichts auf dem Kerbholz hat, braucht ein Zusammentreffen mit den Behörden nicht zu scheuen; ich sehe umgekehrt gerade hierin einen grossen Vorteil. Und der Verzicht auf die amtsärztliche Untersuchung? Ja, wollen denn die Gegner, dass Trunkenholde, albblinde, HHalbblödsinnige, Epileptiker usw. also alle Kranken, die nicht in einer Anstalt zwangsmässig untergebracht sind, auf die Menschheit losgelassen werden? Es geht oft wochen- ja monatelang gut, bis ein Unfall eintritt. Wie denken sich die Gegner den Erfolg, wenn so ein Mann als Omnibusfahrer z. B. einen Anfall bekommt, wenn er einen mit 50—60 Personen besetzten Wagen fährt?? Der ABOAG Berlin u. a. genügt die amtliche Prüfung nicht, sie hat noch eine besondere Eignungsprüfung und Auslese eingeführt. Kleine Gesellschaften mit wenigen Wagen können dies natürlich nicht.

Zu 3.

Der Schreiber kennt anscheinend nicht das Verhältnis der Zahl der „konzessionierten Fahrschulen" und der „Betriebsfahrschulen" zueinander. Beide werden staatlich kontrolliert, und nur besonders geprüfte Fahrlehrer dürfen Schüler aus-

bilden. Die Ausbildungswagen besitzen besondere Vorrichtungen, die ein Eingreifen des Fahrlehrers ermöglichen, um eine Gefährdung des Publikums zu vermeiden. Der Fahrlehrer bleibt verantwortlich. Wo und mit wem wünschen die Gegner, soll man fahren lernen? Sollen sich wilde Fahrschulen aufmachen, mit unverantwortlichen Lehrern?

Zu 4

2—3 Wochen dauert ein Kursus und nicht Monate! Wer ein Fahrzeug erwerben will, wird dies wohl einige Wochen vorher wissen und rechtzeitig mit dem Kursus beginnen, dann kann er bei Erwerb auch mit seinem Fahrzeug losfahren, oder will man, dass jeder, der heute einen Wagen kauft, sich gleich hereinsetzen und losfahren darf? Die Fahrschulbesitzer sind wahrhaftig nicht auf Rosen gebettet, dafür sorgt schon die Konkurrenz, der rasche Verschleiss der Uebungswagen, die Steuern und Versicherungsprämien! Spielen denn 125 RM (Einzelkursus 250 RM.) eine Rolle bei einem Anschaffungswert von 2500 RM. bis 30000 RM. oder gar noch mehr! Für Schüler der Klasse 1 beträgt der Preis nur 25—35 RM. Gönnt man diesem schweren und verantwortungsvollen Erwerbszweig nicht das bisschen Brot? Der „reife Mann" unterzieht sich gern der Prüfung, weil er den Nutzen für sich und den Segen der Prüfung für die Allgemeinheit einsieht, nur der „unreife Mann" unterzieht sich der Prüfung unwillig. Was soll die beabsichtigte Verächtlichmachung der Dampfkessel - Revisions - Ingenieure als Prüfende? Die dort tätigen Ingenieure mit Hochschulbildung sind Ingenieure mit Spezialausbildung.

Zu 5.

Gewiss ist es den Behörden Wurst, ob ein Mann mit seinem Wagen liegen bleibt, aber nicht Wurst kann es den Behörden sein, wenn der Kraftfahrer nicht in der Lage ist, festzustellen, ob sein Fahrzeug sich in „betriebssicherem Zustand" befindet oder nicht. Nicht allein für die Sicherheit des Kraftfahrers selbst ist die Behörde besorgt, sondern für die Fussgänger! Wie häufig liest man, dass ein Kraftwagen auf den Bürgersteig, in ein Schaufenster usw. fuhr, weil die Steuerung oder die Bremsen versagten. Das soll aber der Kraftfahrer beurteilen können! Dieses Verständnis erlangt man aber nur, wenn man das ganze Zusammenarbeiten von Motor und Getriebe kennt. Wie oft sieht man Wagen auf der Strasse stehen und den Verkehr sperren! Oft mitten im Gewimmel von Kreuzungen!

An Uebertreibungen mangelt es natürlich nicht; die Behauptungen, man züchte Automobilingenieure, sind solche Uebertreibungen. Die technischen Kenntnisse, die bei der Prüfung verlangt werden, sind heute wahrlich gering genug, und man sollte sie nicht noch weiter zurücksetzen.

Wieviel Stunden braucht der Fahrschüler bis zur Prüfung? Er muss mindestens laut Gesetz an 12 verschiedenen Tagen und mindestens insgesamt 8 Stunden das Steuer selbst gelenkt haben. Dazu kommen einige Stunden theoretischen Unterricht über Fahrvorschrift und Technik. Das ist die Gesamtausbildung, die jeder neben seinem Beruf leicht durchführen kann.

Hier muss man den Gegnern recht geben, nur ziehen sie falsche Schlüsse. Diese unglücklichen führerscheinfreien Motorräder bis 200 ccm haben bereits soviel Unglück angerichtet, dass es verfehlt wäre, auch alle Kraftfahrzeuge „führerscheinfrei" zu geben. Das Erwachen wäre furchbar!

Man frage das Volk, die grosse Masse, alle diejenigen, die kein Kraftfahrzeug haben, die als Fussgänger die Strasse bevölkern, um deren Knochen, Gesundheit und Leben es geht.

90 Prozent würden „gegen" die Aufhebung sein!

Man braucht ja nur bei den täglichen Unglücksfällen zuzuhören, wie die Masse denkt. Verschärfung, dauernde Ueberwachung und Nachprüfung wird verlangt, kein Abbau. Der Hinweis auf andere Länder ist verfehlt. Viele Stimmen werden dort laut, eine Aenderung der Vorschriften, Verschärfung und Prüfung ähnlich wie in Deutschland einzuführen. Etwa in ⅔ der Staaten in U. S. A. ist die Prüfung bereits eingeführt. Die Todesstrecke des Kraftfahrzeuges ist ein ungeheurer Aderlass am Volke. Nimmt die Zahl der Automobile weiter so zu und gelingt es uns nicht, die Prozentzahl der Todesopfer zu drücken, haben wir in etwa 20 Jahren soviel Tote zu beklagen, als uns der Weltkrieg gekostet hat. Sch.

(Aus den Nachrichten für Kraftfahrer).

Vom Autofahren

Es gibt gewiss erhabernere Genüsse, als in einer Staubwolke einherzustreiten, die ein mit 80 km Geschwindigkeit dahinsausendes Auto aufwirbelt. — Nur für dessen Insassen ist es ein Vergnügen, die Strassensteuer zu zahlen und den Staub zu schlukken, wenn andere Kraftwagen vorfahren.

Auch der Geruch des vergasten Benzins sei nicht gut? Du hast recht, lieber Mitbürger, denn ein beladener Mistwagen verbreitet viel angenehmere Düfte.

Und das Knattern des Motors ist entsetzlich! Umso lieblicher der Ohrenschmaus eines mit Blech und Bandeisen beladenen Handwagens, der über ein holpriges Pflaster klappert.

Skandalös dann, wie bei schlechtem Wetter die Kraftwagen den Strassenkot verspritzen. Dein Anzug sieht viel netter aus, wenn du im Vorübergehen bei einem Neubau mit Kalkwasser getauft wirst.

Du meinst auch, wenn ein Lausbub eine Ladung Steine auf den Wagen wirft, dass die Glasscherben den Insassen ins Gesicht pfiegen: das wäre eine wohlverdiente Strafe für die Kraftfahrer — Ganz bestimmt.

Mache dir kein Gewissen daraus, Nägel oder Glasscherben auf Autostrassen zu streuen, denn dich kosten ja die Pneudefekte nichts; du erleidest auch keinen Leibesschaden, wenn dank deiner diesbezügTlichen Tätigkeit dem Auto ein Unfall zustösst.

Deine Tabakpfeife musst du stopfen, ohne Zweifel; der beste Platz dazu ist unbedingt die Mitte einer verkehrsreichen Strasse. Die Autos können ja ausweichen und tun sie es nicht, dann erhebst du drohend die Faust. Mit Recht.

Wenn ein Kraftwagen durchfährt, brülle ihm etwas entgegen und fuchtle dabei mit Händen und Füssen: die im Auto wissen genau, was du damit willst!

Stehst du bumfest auf einer Strassenseite, laufe nur schnell vor einem daherkommenden Kraftfahr-

zeug auf die andere Seite; vielleicht überfährt es dich doch nicht und wenn ja, ist das Auto schuld.

Gänsebraten ist eine nahr- und schmackhafte Speise. Drum treibe diese wertvollen Vögel auf jene Strassen, wo die meisten Autos fahren. Dann brauchst du die Gänse nicht selbst zu schlachten und kriegst noch obendrein Geld fürs Ueberfahren. Oder auch nicht. Gut ist ebenfalls, wenn dein Hündlein begeistert kläffend vors Auto springt. — Dies soll ihm ausweichen und erschlagen sich dabei die Insassen, geschieht ihnen recht. Pferde- und Ochsengespanne lasse stehts ohne Aufsicht stehen; gehen sie dann durch, ist selbstverständlich das Auto schuld.

Kommst du auf dem Fahrrad einem Auto entgegen, ermangle nie, auf die verkehrte Seite zu steuern, einen eleganten Achter zu machen und dich knapp vor dem Wagen mit deinem Rad aufs Pflaster zu legen. Streift dich dabei das Auto, ist dies natürlich wieder schuld.

Denn schuld ist es immer und für jeden Fall, solange, lieber Zeitgenosse — bis du selber im Auto fährst! Wilhelm Urban.

Wie fährst Du im Ausland?

Wer die Reize des eigenen Landes bereits von seinen früheren Fahrten kennt, den wird es nach dem Ausland ziehen, wo sich ihm andere Gegenden, andere Menschen, andere Gebräuche zeigen werden. Mit Ausnahme der östlichen Staaten ist das Ausland im allgemeinen schon sehr gut auf den Automobilverkehr eingerichtet. In den skandinavischen Staaten, in Holland, Belgien, Frankreich, Italien, in der Schyeiz, in Spanien und in Oesterreich wird der Automobilist zumindest auf den auptverbindungswegen gute und wohlorganisierte Landstrassen vorfinden. Länder mit starkem Fremdenverkehr haben zudem alle möglichen Erleichterungen für Automobilisten geschaffen.

Nachfolgend seien in kurzen Zügen die für die einzelnen europäischen Länder geltenden Bestimmungen für das Befahren durch ausländische Automobile wiedergegeben:

Belgien:
- Rechts fahren, links überholen.
- Visum für die Reisenden erforderlich.
- Tägliche Aufenthaltsgebühr für den Wagen 10 Francs, Motorräder 4 Francs.

Bulgarien:
- Rechts fahren, links überholen.
- Visum für die Reisenden erforderlich.
- Aufenthalt bis zu sieben Tagen gebührenfrei.

Dänemark:
- Rechts fahren, links überholen.
- Kein Visum erforderlich.
- Aufenthaltsgebühr für Automobile bis zu 8 Tagen 15 Kronen.
- Gesetzliche Haftpflicht ist Vorschrift. Soweit diese nicht bereits für das Ausland eingegangen, wird eine Prämie für die Dauer des Aufenthaltes in Dänemark erhoben. Die Geschwindigkeit ist auch auf den Landstrassen beschränkt. 50 Kilometer dürfen nicht überschritten werden.

Deutsches Reich:
- Rechts fahren, links überholen.
- Kein Visum erforderlich.
- Tägliche Aufenthaltsgebühr für Wagen 1 RM., Motorräder 50 Pf., mindestens aber in beiden Fällen 3 RM.

Estland:
- Rechts fahren, links überholen.
- Visum für die Reisenden erforderlich.
- Einreisegebühr 900 estländische Mark. — Jeder Ausländer hat sich innerhalb von 6 Stunden nach seiner Ankunft bei der zuständigen Polizeistation zu melden.

England:
- Rechts fahren, links überholen.
- Visum für die Reisenden erforderlich.
- Keine Aufenthaltsgebühren für den Wagen.

Finnland:
- Rechts fahren, links überholen.
- Kein Visum erforderlich.
- Keine Aufenthaltsgebühren.

Frankreich:
- Rechts fahren, links überholen.
- Visumgebühren für die Reisenden erforderlich.
- Aufenthaltsgebühren für den Wagen pro Tag 10 Francs.

Griechenland:
- Rechts fahren, links überholen.
- Visum für die Reisenden erforderlich.
- Keine Aufenthaltsgebühren.

Holland:
- Rechts fahren, links überholen
- Kein Visum erforderlich.
- Aufenthaltsgebühren für den Wagen bis zu 3 Tagen etwa 7 Gulden.

Italien:
- Rechts fahren, links überholen.
- Kein Visum erforderlich.
- Keine Aufenthaltsgebühren.
- Einreisegebühr 3 Lire.
- Ballhupe neben dem elektrischen Horn erforderlich.

Jugoslawien:
- Rechts fahren, links überholen.
- Visum für die Reisenden erforderlich.
- Keine Aufenthaltsgebühren für den Wagen.
- Einreisegebühr 18 Dinar.

Lettland:
- Rechts fahren, links überholen.
- Visum für die Reisenden erforderlich.

Lichtenstein:
- Rechts fahren, links überholen.
- Kein Visum erforderlich.
- Keine Aufenthaltsgebühren.

Luxemburg:
- Rechts fahren, links überholen.
- Kein Visum erforderlich.
- Keine Aufenthaltsgebühren.

Oesterreich:
- Links fahren, rechts überholen
- Kein Visum erforderlich.
- Aufenthaltsgebühren für den Wagen je nach der Dauer des Aufenthaltes zwischen 15 und 70 Schillinge.
  Motorräder 5 Schillinge.

Polen:
- Rechts fahren, links überholen.
- Visum für die Reisenden erforderlich.
- Keine Aufenthaltsgebühren für den Wagen.

Portugal:
- Links fahren, rechts überholen.
- Kein Visum erforderlich.
- Keine Aufenthaltsgebühren für den Wagen.

Rumänien:
- Rechts fahren, links überholen.
- Visum für die Reisenden erforderlich.
- Keine Aufenthaltsgebühren für den Wagen bis zu 30 Tagen.

Russland:
- Rechts fahren, links überholen.
- Visum für die Reisenden erforderlich.
- Es werden Aufenthaltsgebühren erhoben.

Schweden:
- Links fahren, rechts überholen.
- Kein Visum erforderlich.
- Aufenthaltsgebühren pro Tag 1 Krone. Motorräder 0,25 Kronen.

Schweiz:
- Rechts fahren, links überholen.
- Achtung! Die Schweizer Postautobusse haben d. Vorrecht sichimmer bergwärts zu halten. Sie sind gelb gestrichen, weshalb gelbe Wagen in die Schweiz keine Einreiseerlaubnis bekommen. Geschwindigkeit auf freier Strecke 40 km., in Orten 18 km. Beides wird kontrolliert.
- Kein Visum erforderlich.
- Keine Aufenthaltsgebühren.
- Einreise auch ohne Triptik durch Lösung eines Einreisescheines ohne Garantiehinterlegung möglich.
- Sonntags besondere Vorschriften in den einzelnen Kantonen, Besondere Taxen für einzelne Alpenpässe.

Spanien:
- Rechts fahren, links überholen.
- Kein Visum erforderlich.
- Aufenthaltsgebühren: 48 Stunden 5 Pesetas, bis zu einem Monat 25 bis 50 Pesetas, je nach der Anzahl der Sitze.

Türkei:
- Rechts fahren, likks überholen.
- Keine Triptiks, daher Zollhinterlegung.
- Aufenthaltserlaubnis erforderlich.

Ungarn:
- Links fahren, rechts überholen.
- Keine Aufenthaltsgebühren für Wagen bis zu 30 Tagen.

Was tun bei einem Reifendefekt?

Wenn man Kraftfahrer, die einen Unfall gehabt haben, sprechen hört, wird man auch immer wieder, geschickt eingeflochten, das Zauberwort: „Pneudefekt" vernehmen. In der Regel ist allerdings weit häufiger die Fahrkunst des FFahrers „defekt" als ein Reifen. Pneudefekte sind in der heutigen Zeit tatsächlich äuserst selten geworden. Und wenn sie doch eintreten, so kann man noch immer in der Mehrzahl der Fälle dem Wagenführer die Schuld beimessen, der einen schon an allen Ecken und Enden geflickten Reifen noch weiterbenützt oder aber in der heissen Jahreszeit nicht genügend sorgfältig den Reifendruck überwacht.

Reifendefekte sind zwar alles eher als angenehm aber trotzdem nicht so unbedingt gefahrdrohend, wie dies vielfach dargestellt wird, wenn das „Auto-Latein" am Stammtisch an die Reihe kommt. Ein gewiegter, umsichtiger und kaltblütiger Fahrer wird, wenn nicht eine Verkettung besonders widriger Umstände eintritt, in der Regel die Gewalt über das Fahrzeug behalten können. Welche Begleitumstände hat denn überhaupt eine Reifenpanne? Durch Verletzung des Reifens bzw. des Schlauches strömt die Luft aus und der Reifen plattet sich ab. Der platte Reifen ergibt natürlich auf der Fahrbahn durch die weit grössere Auflagefläche eine ungleich höhere Reibung, so dass das Reibungsgleichgewicht der vier Räder zerstört wird. Folge davon ist eine Schleudertendenz des Wagens, und zwar um den defekten Reifen als Mittelpunkt, der durch die grössere Adhäsion bremsend wirkt.

Tritt eine Reifenpanne ein, so hüte man sich vor allem vor Gebrauch der Bremsen. Denn ein Abbremsen kann immer nur die Differenz der Adhäsion der vier Räder erhöhen und damit auch die Schläudertendenz nähren. Diese Regel sollte man immer befolgen, gleichgültig, ob es sich um den Defekt eines Vorder- oder eines Hinterrades handelt. Eine Ausnahme kann nur gemacht werden, wenn äussere Umstände, beispielsweise ein nicht zu umgehendes Hindernis in der Fahrbahn, zu einer sofortigen Bremaktion zwingen. Dann bleibt allerdings nichts weiter übrig, als zwischen zwei Uebeln das kleinere zu wählen und lieber die Gefahr des Schleuderns herauszufordern als einfach in das Hindernis hineinzurennen. Die weiteren Vorsichtsmassnahmen und Verhaltungsregeln hängen davon ab, um welchen Reifen es sich beim Defekt handelt.

Wird ein Hinterreifen platt, so ist die Gefahr eine weit geringere, da die Lenkräder nicht an Aktionsfähigkeit einbüssen, der Wagen daher noch in der Fartrichtung gezwungen werden kann. Gas wegnehmen, das ist die erste und wichtigste Handlung, bei gleichzeitig kräftigem, aber doch auch weichen Entgegensteuern der Schleudertendenz. — Dies ist kein Paradoxon! Denn der Volant muss festgehalten und geführt werden, da er sonst eventuell dem Fahrer aus der Hand gewunden wird, gleichzeitig muss man aber auch weich die Gegenbewegungen ausführen, um keinen plötzlichen und übermässigen Steuereinschlag zu erreichen, der die Schleuderbewegung nur unterstützen würde. Erst wenn der Wagen in die gerade Fahrtrichtung zurückgebracht wurde, kann man vorsichtig bresem, wobei man möglichst nicht auskuppeln soll, da der Motor selbst immer noch eine wirksame und gleichmässig arbeitende Bremse ist.

Bei einem Vorderradreifendefekt sind die Verhältnisse allerdings etwas anders und weit weniger gefahrlos. Der Wagen wird vor allem vorne sehr stark abgebremst, und zwar einseitig, wobei durch die Senkung der Achse noch weitere, seitlich wirkende Kräfte auftreten, abgesehen davon, dass die Achse überhaupt zu schwimmen beginnt. Moderne Wagen haben ohne Ausnahme Vorderradbremsen, vor denen man sich in einem solchen Falle besonders hüten muss. Mehr noch als bei einem Hinterraddefekt gilt der Grundsatz, dass neben der Steuerbewegung nur das Abdrosseln des Motors die richtige Verhaltungsmassregel ist. Ereignet sich der Defekt in einer Kurve, so sind die Begleitumstände noch weit böser, da schon als unkompensierte Kraft

die Fliehkraft vorhanden ist. Der platte Aussenreifen erhöht dabei diese Fliehkraft, während der defekte Innenreifen diese vermindert. Besonders eindringlich sei noch davor gewarnt, allzu jähe Steuerbewegungen zu machen. Der Wagen soll nicht erst Dutzende Male von einer Seite auf die andere pendeln, sondern möglichst schon nach ein- oder zweimaligem Gegensteuern abgefangen werden. Nicht selten verursacht ein jäher Steuereinschlag das Unglück, das der defekte Reifen vielleicht nie ausgelöst hätte, wenn der Wagen sich selbst überlassen worden wäre.

Ruhe und Umsichtigkeit sind noch immer die besten Helfer in kritischen Situationen. Wer den Kopf verliert, wird bestimmt das Richtige zuletzt tun. Reifendefekte sind nicht angenehme Störungen, bösartiger als die meisten anderen Pannen, doch auch nicht gefahrbringend, wie von manchen Seiten behauptet wird. Ausserdem sind sie weit seltener, als die Allgemeinheit der Automobilisten annimmt. In der Regel bläst ein Reifen nur langsam die Luft ab, da die meisten Beschädigungen durch ganz kleine Körper, wie Nägel und dergleichen mehr, verursacht werden. Nur schadhafte, poröse und mürbe Schläuche „knallen" plötzlich oder aber zu stark aufgepumpte Schläuche, die lange Zeit einer intensiven Hitzeeinwirkung, sei es durch Sonnenbrand, sei es durch zu rasche Fahrt in der heissen Jahreszeit, unterwofen wurden. Die Fahrgeschwindigkeit ist überhaupt immer ausschlaggebend. Bei hohem Fahrtempo ist das „Abfangen" eines Wagens nicht mehr so leicht. Dies sollte sich jeder Kraftfahrer vor Augen halten, insbesondere aber an eine mögliche Reifenpanne denken, wenn der Zeiger seines Tachometers der 100-Stunden-Kilometer-Grenze zustreut oder sogar schon diese überschritten hat. Ereignet sich in sehr hohem Fahrtempo eine Reifenpanne, dann muss schon das Glück etwas mithelfen. Uunda uf das Glück soll man sich nie verlassen!

In Sachen

Austausch der Führerscheine

amtiert jeden Tag von 5–6 Uhr nachm. ein Beamter im unseren Verbandssekretariat auf der ul. Jordana 12. Die Kollegen welche ihre Führerscheine (polnische u. deutsche) in neue umtauschen wollen, haben sich um diese Zeit dort zu melden.

Verschiedenes.

Die Selbstgefahr bei der Rettung anderer. „Heldentum des Alltags"

überschreibt die „Magdeburger Volksstimme" eine Notiz, die wert ist, weiterzuverbreiten. Am 13. Juni verunglückte auf der Strasse nach Königsborn ein Transportauto der Magdeburger Firma Ernst Seemann sehr schwer dadurch, dass der Führer des Wagens, der Chauffer Otto Zawada aus Magdeburg, mit Todesverachtung gegen einen Baum fuhr, um eine Frau nicht totzufahren, die aus dem Tore der Heyrotsberger Hartsteinwerke herauskam und dabei auf den Verkehr keine Rücksicht nahm. Der schwere, mit etwa 25 Zentnern Margarine beladene Wagen streifte die Radfahrerin nur leicht. Sie fiel zwar um und kam dicht vor das Vorderrad zu liegen, konnte aber sofort wieder aufstehen und davonfahren.

FFurchbar aber erging es dem Führer des Wagens und seinem Begleiter. Der schwere Eilewagen wurde vorn vollstaändig verborgen. Die Aluminiumsprossen des Steuerrades zerbrachen dem Chauffeur unter der Hand, und die spitze Steuersäule stiess mit scharfer Kante gegen seine Brust. Der Begleiter des Wagens, ein Reisender der Firma, sauste mit dem Kopf durch die Glasscheibe und verletze sich das ganze Gesicht sehr schwer. Ob ein Auge zerstört wurde, konnte noch nicht festgestellt werden. Blutüberströmt brachte man die beiden Verletzen in das Bureaugebäude der Hartsteinwerke, bis das Magdeburger Krankenauto kam, das sie in das Krankenhaus überführte. — Um einer vorsichtigen Frau das Leben zu retten, brachte sich ein Chauffer, der als sehr guter Fahrer bekannt ist, in Lebensgefahr. Heldentum des Alltags!

Ein Wagen für 500 Dollar.

Der englische Kleinwagen Austin-Seven wurde neuerdings von einer amerikanischen Gesellschaft übernommen, die sich zwecks seiner Herstellung drüben gebildet hat. Sitz der Gesellschaft ist Butler in Pennsylvanien. Der Wagen wird hier mit nur ganz geringen Abweichungen vom englischen Modell hergestellt, soll aber bemerkenswerterweise nicht mehr als rund 500 Dollar, also 3500 Sch., kosten. Die amerikanische Gesellschaft hat grosse Pläne und gedenkt bereits in ihrem ersten Arbeitsjahre zirka 100.000 Automobile herzustellen.

Badezimmer im Auto.

Die indischen Maharadschas gehen mit der Zeit mit. Die englische Firma Rolls-Royce hat von einem indischen Maharadschas einen Auftrag für den Bau eines Reiseautos mit einer kompletten Porzellan-Badeeinrichtung erhalten. Der Wagen wird besonders gefedert und die Wanne eigens konstruiert werden, um zu verhüten, dass das Wasser bei der

Fahrt durch Erschütterungen ausläuft. An dem Toilettentisch wird ein Mikrophon angebracht, um die Verständigung mit dem Chauffeur zu ermöglichen.

Fiat als Flugzeugbauer.

Wie aus Rom gemeldet wird, hat Fiat die Aktienmehrheit der Costruzioni Meccaniche Aeronautiche (Marina da Pisa) erworben, die bekanntlich Dornier-Flugzeuge baut.

Schadenersatz für einen Gänserich und seine Nachkommenschaft.

Einen recht interessanten Schadenersatzanspruch stellte eine Bauersfrau in Zultenberg bei Kulmbach an einen Kraftfahrer. Das Schreiben hat folgenden Wortlaut:

„Herrn G. W. in Krummefohre. Sie haben am Sonntag, den 12. Mai, in der Mittagszeit in der Nähe des Gehöftes des Herrn F. in Zultenberg mit Ihrem Motorrad unseren Gänserich überfahren, wofür wir einen Schadenersatz von 15 M. beanspruchen. — Da es in einer Zeit war, wo er (der Gänserich) zwei Gänse zu befruchten gehabt hätte, diese jetzt aber natürlicherweise unbefruchtet bleiben, erhöht sich dieser Schadenersatzanspruch wie folgt:

2 Gänse a 8 junge Gänschen = 16 Stück Gänschen a 1,50 M. = 24 M., der Gänserich mit 15 M. = 39,— M.
Gebühr für den Einschreibebrief 0,55 M
Hochachtend M. A. Zultenberg, den 23. Mai 1929

Hochachtend M. A., Zultenberg, den 23. Mai 1929.

Eine richtige Bauernrechnung. Vielleicht gelingt der Verteidigung bei der Schdenersatzklage der Nachweiss, dass der Gänserich bei der Befruchtung eines Eies doch versagt hättte, so auch die Schadenersatzsumme um 1,50 M. reduziert werden kann. Auf diesen tollen Einfall ist man bis jetzt bei einem tödlichen Unfall eines Mannes noch nicht gekommen.

Fabrikation von Personen-Kleinautos.

Die Automobilfabrik „Ursus" in Czechowice bei Warschau sowie die „Staatlichen Automobil-Werke" in Warszawa beabsichtigen in nächster Zeit die Produktion von kleinen, zweisitzigen Personenwagen aufzunehmen, die gänzlich aus inländischem Materail (samt dem Motor) hergestellt werden sollen. Die Fabrik „Ursus" plant die Produktoin von4-Zylinder-Wagen für 2 Personen und die „Staatlichen Automobil-Werke" 2-Zylinder-Wagen, ebenfalls für zwei Personen.

Europäische Autoverhandlungen.

Wie aus Paris gemeldet wird, werden die europäischen Länder, die Automobile fabrizieren, im Oktober Vertreter nach Paris entsenden, um dort über Massnahmen gegen die Krisis in der Automobilindustrie zu beraten, bezw. um die Konkurrenz in geregelte Bahnen zu lenken und auf Grund von Einfuhrkontigenten zu regulieren, denen die Einfuhr der drei letzten Jahre zugrundeliegen soll. Besonders die Belgier sollen diesen Standpunkt eifrig verteidigen.

Ein 4000 PS-Rekordwagen.

Es werden Einzelheiten über einen zur Zeit in Wolverhampton in Bau befindlichen Rennwagen bekannt, mit dem der englische Rennfahrer Kaye Don im Februar in Daytona (Florida) den Weltschnelligkeitsrekord verteidigen wird, da Amerika bereits angekündigt hat, den Versuch machen zu wollen, den von Segrave auf 371,679 Std.-Km. gebrachten Rekord zu brechen. Der Wagen, ein Sunbeam, beitzt zwei Motoren voninsgesamt 4000 PS, während der berühmte Golden Arrow von Segrave nur 1000 PS hat. Diese Riesenmotoren mit 24 Zylindern werden in einem Wagen untergebracht werden, der nicht grösser, aber bedeutend niedriger ist als ein Familienauto. Der Wagen selbst ist der Grösse des Fahrers Kaye Don vollständig angepasst und hat Stromlinienform. Man hofft, eine Geschwindigkeit zwischen 450 und 480 Kilometer-Stunden mit ihm zu erreichen.

Ausland.

Gute Entwickelung des öffentlichen Kraftverkehrs

Der Kraftwagenlinienverkehr hat im vergangenen Jahre erneut gute Fortschritte gemacht. Das von der Reichspost den Kraftverkehrsgesellschaften, den städtischen Umnibusunternehmen und zahlreichen Privatbetrieben insgesamt regelmässig befahrene Liniennetz hat eine Länge von etwa 60 000 km erreicht, übertrifft also damit das Schienennetz der Reichsbahn um mehrere tausend Kilometer.

Die in der „Kraftverkehr Deutschlands G. m. b. H., Berlin", und im „Verband Deutscher Kraftverkehrsgesellschaften, Dortmund", zusammengeschlossenen gemeinwirtschaftlichen Unternehmen verfügten Ende 1928 über einen Wagenpark von 124 Omnibussen und 566 Lastwagen. Das von ihnen unterhaltene Kraftfahrliniennetz umffasste 511 Personen- und 40 Güterlinien und erreichte eine Länge von annähernd 12 700 km. Die Betriebsleistungen siegen gegenüber 1927 um 24 Proz. auf 45,6 Millionen Wagenkilometer. Der Hauptteil entfiel mit 78 Proz. der Gesamtleistung auf den Omnibusverkehr. Die Zahl der beförderten Personen belief sich im vergangenen Jahr auf 74,2 Millionen gegenüber 49,3 Millionen 1927 und 32,3 Millionen 1926; das bedeutet eine Steigerung von 51 Proz. gegenüber 1927. — Die Gesellschaften verzinsten 1928 ihr Aktienkapital teilweise mit 6 bis 7 im Personenund bis zu 10 Proz. im Güterverkehr.

Im laufenden Jahr ist mit einer weiteren starken Steigerung zu rechnen. Bemerkenswert ist die ausserordentliche Zunahme der Omnibus-Gesellschaften. Die Reichspost plant in Gemeinschaft mit dem Mitteleuropäischen Reise-Bureau in Köln mehrere Autoreisen in das Ausland, u. a. nach Paris (1,240 km in 9 Tagen), Brüssel, Venedig—Lugano (2,450 km in 17 Tagen), u. a. Ferner sollen von Köln ausgehend Fahrten nach dem Harz, Schwarzwald, Wien usw. veranstaltet werden. Der Fahrpreis in den modernen, mit allem Komfort eingerichteten Schnellreiseautos ist um nur 12 Prozent höher als in der Polsterklasse der Eisenbahn.

Der Geschwindigkeitsrekord für Wasserflugzeuge

571,5 Stundenkilometer.

Die mit grosser Spannung erwarteten Kämpfe um den Schneiderpokal sind nunmehr zum Austrag gelangt. Sieger wurden die Engländer, und zwar hat Leutnant Waghorn mit seiner Rolls Royce-Maschine eine Stundengeschwindigkeit von 522,8 Kilometer erreicht. — Wie vorauszusehen war, konnten die Italiener mit ihren unerprobten Maschinen ge-

gen die Engländer nicht ernstlich in Konkurrenz treten. Kurz vor Redaktionsschluss kommt nunmehr die Meldung, dass der aufgestellte Rekord bereits wieder gebrochen ist. Der englische Geschwaderkommandant Orlebar hat mit der gleichen Maschine, mit der Lt. Waghorn den Wettbewerb bestritten hat, eine Geschwindigkeit von 571,5 Stundenkilometern erreicht. Der Flieger Steinforth, der mit Orlebar aufgestiegen war, um ebenfalls einen Rekordversuch zu unternehmen, erzielte 540 Stundenkilometer.

Ein deutscher Zwölfzylinder-Kraftwagen.

Zum ersten Mal in Deutschland ist die Fortentwicklung des Fahrzeugmotors vom Vier-, zum Sechs- bezw. zum Achtzylinder nunmehr mit einem neuen Zwölfzylinder-Motor verwirklicht worden. Die zum Zeppelin gehörigen Maybach-Motorenwerke in Friedrichshafen haben einen neuen Personenkraftwagentyp herausgebracht, der einen Zwölfzylinder führt. Die Reihenfertigung wird bereits in allernächster Zeit aufgenommen, so dass die neuen Zwölfzylinder-Maybachwagen bereits gegen Ende dieses Jahres im Verkehr sein werden. Es ist dies eine konstruktive Fortentwicklung der Maybach-Motorenwerke, die als erste durch einen übermessenen Motor ein fast schaltungsloses Fahren der bisherigen Maybach-Wagentypen ermöglichten.

Eine neue Ford-Fabrik in Deutschland.

Vor wenigen Tagen ist die Entscheidung darüber gefallen, dass Ford nunmehr eine zweite Fabrik in Deutschland errichtet und damit auch in Deutschland den Weg dezentralisierter Herstellung einschlägt. Der Sitz der neuen Fabrik steht noch nicht präzis fest, jedoch ist mit ziemlicher Sicherheit anzunehmen, dass diese in Köln am Rhein erbaut wird. Für diese Wahl spricht einerseits die Möglichkeit, qualifizierte Arbeitskräfte in genügender Zahl zu bekommen und anderseits die günstigen Verfrachtungsgelegenheiten rheinabwärts nach Rotterdam, sowie auch zu den mitteleuropäischen Ländern und den Balkanstaaten.

Das neue englische Automobilverkehrsgesetz.

In der Herbstsaison des Parlaments sollen auch die Vorschläge der Strassenkommission für ein neues Automobilverkehrsgesetz durchgesprochen werden. Da alle Parteien sich darüber einig sind, dass die bestehenden alten Verordnungen nutzlos und schädlich sind, dürfte man zu einer Einigung auf der Basis der Vorschläge kommen. Die wichtigsten Punkte des Vorschlages sind:

1. Wegfall der Tempobegrenzung. Personenwagen, Motorräder und Onibusse dürfen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 35 Meilen (55 Stundenkilometer) fahren, Lastwagen bis 2,5 Tonnen Eigengewicht und Luftbereifung sind mit 30 Meilen Höchstgeschwindigkeit begrenzt. Praktisch ist auch die derzeitige tatsächliche Fahrgeschwindigkeit nur in Ausnahmsfällen höher.

2. Die Strafen für gefährliches (nicht speziell schnelles) Fahren sind bedeutend zu verschärfen. Bei dem Erstvergehen tritt eine Geldstrafe bis 20 Pfund ein, für die zweite und dritte Uebertretung eine Gldstrafe oder Arrest sowie der Entzug der Fahrlizenz auf mindestens ein halbes Jahr.

3. Jeder Lizenz ist eine schriftliche Erklärung über den Gesundheitszustand beizugeben, wobei falsche Angaben strafbar sind.

4. Das Mindestalter für die Erteilung einer Lizenz ist von 14 auf 16 Jahre heraufzusetzen. Fahrer von öffentlichen Omnibussen und schweren Lastwagen über 2.5 Tonnen Eigengewicht müssen mindestens 21 Jahre alt sein.

5. Auf die Nichtbeachtung von Strassenzeichen und Verkehrsregeln sollen Geld- und Gefängnisstrafen stehen.

6. Die Kreuzungen von Autostrassen und Bahnlinien sind in Unterführungen abzuändern und womöglich zu vermeiden.

Gerichtliches.

Auf Antrag des Związek Zawodowy Automobilistów Bezirkssekretariat Katowice fand am Donnerstag, den 3. Oktober d. Js. vor dem Gewerbegericht Katowice eine Verhandlung statt, in welcher in Sachen Chibiński c/a Motyka, przedsiębiorstwo komunikacji samochodowej wegen Nichtauszahlung des Restlohnes von 183,95 Zł. sowie einer Entschädigung von 380,— Zł. wegen fristloser Entlassung verhandelt wurde.

Kollege Mańka, welcher den Kollegen Chibiński vor dem Gewerbegericht vertrat, erwirkte gegen den Beklagten ein Versäumnisurteil, laut welchem er dem Kollegen Chibiński 564,95 Zł. zahlen muss.

* * *

An demselben Tage vor demselben Gewerbegericht fanden noch eine Anzahl anderer Verhandl. statt, in welchen K. Mańka als Vertreter des Verbandes die Kollegen vertrat, so z. B. in Sachen Widera c/a Krajowa Huta Szkła wegen Nichtbezahlung von Ueberstunden von 195 Zł. sowie fristloser Entlassung eine Entschädigungssumme von 300 Zł. geklagt wurde. Die Verhandlung wurde auf Antrag des Beklagten und zwar zwecks Ladung neuer Zeugen vertagt.

* * *

In Sachen Stachuła c/a Firma Wysocki um Auszahlung von 668 Zł. wurde die Verhandlung ebenfalls vertagt, und zwar um Beibringung einer übersichtlichen Zusammenstellung der geleisteten Arbeiten des Klägers.

* * *

Auch wurde gegen die Firma „Pilot" wegen fristloser Entlassung des Kollegen Mandrejew um Auszahlung einer Entschädigungssumme von 325 zł. verhandelt. Auch hier wurde die Verhandlung zwecks Ladung neuer Zeugen vertagt.

* * *

In Sachen des Kollegen Monden gegen Polskie Towarzystwo Elektryczne um Auszahlung für nicht erhaltenen Urlaub sowie einer Entschädigung für den nicht erhaltenen Dienstanzug, einigten sich die Parteien dahin, dass der Beklagte dem Kollegen Monden binnen 3 Tagen, gerechnet vom Tage der Verhandlung ab, 300 Zł. auszahlen muss. Kollege Monden hat bereits das Geld erhalten.

Am 12. Oktober d. Js. verhandelte das Gewerbe-

* * *

gericht Katowice in Sachen des Kollegen Krzemień c/a Biuro Handlowe Słumiński i Kłos um Auszahlung von 520 Zł. Restlohn. Den Kollegen Krzemień vertrat Kollege Mańka. Nach längerem Hin und Her kam das Gericht aufgrund der Ausführung des Kol-

legen Mańka zu der Ueberzeugung, dass die Forderung des Kollegen Krzemień zu Recht besteht, und verurteilte den Kłos zur Zahlung von 52 Zł. an den Kollegen Krzemień. Kollege Krzemień hat bereits das Geld ausgezahlt erhalten.

* * *

Am 22. Oktober d. Js. fand vor dem Gewerbegericht in Mysłowice eine Verhandlung statt, in welchera uf Antrag unseres Verbandes gegen den Autobusbesitzer Adamaszek um Auszahlung einer Entschädigungssumme von 400 Zł. wegen fritsloser Entlassung des Kollegen Cekiera verhandelt wurde. Den Kollegen Cekiera vertrat Kollege Mańka und erwirkte ein Urteil laut welchem der Beklagte Adamaszek dem Kollegen Cekiera 400 Zł. zahlen muss. An demselben Tage fand vor dem Gewerbegericht Katowice eine Verhandlung statt, in welcher in Sachen des Kollegen Kasprowski c/a Lexan wegen Nichtauszahlung des Restlohnes in Höhe von 200 Zł. verhandelt wurde. Kollegen Kasprowski vertrat der Kollege Adamczyk, und erwirkte ein Versäumnisurteil, laut welchem der Beklagte an Kollegen Kasprowski 200 Zł. zahlen muss.

Klappern, Klingeln, Klopfen

Drei Feinde des Kraftfahrers und deren Bekämpfung.

Es ist dem Kraftfahrer zweifellos höchst gleichgültig, ob der Theoretiker das gefürchtete Klopfen des Motors mit Hilfe der „Molekular-Schatten-Theorie" oder der „Peroxyd-Theorie" zu erklären versucht, oder ob er ganz ehrlich zugibt, dass es eine wirklich befriedigende Erklärung für die „klopfende" Verbrennung eigentlich heute noch nicht gibt. Dem Kraftfahrer ist es viel wichtiger, zu wissen, was die Ursache des Klopfens ist, und wie man es bekämpft. Der Fachmann kann deutlich verschiedene Arten des Klopfens unterscheiden, die aber eins gemeinsam haben, nämlich ihre schädliche Wirkung auf den Motor, verursacht durch die fortgesetzten harten Schläge von Metall auf Metall infolge zu starker, explosionsartiger Druckstösse bei der Zündung. Manchmal hört man das dumpfe Schlagen der „Selbstzündung", manchmal das helle metallische Klingeln, das sog. „Detonationsklopfen". Immer aber ist die Folge eine langsame, aber sichere Zerstörungsarbeit an Lagern und Triebwerk, — und dementsprechende Kosten.

Nicht zu verwechseln mit diesen, durch die Vorgänge im Zylinder verursachten, Erscheinungen ist natürlich das Klappern, das z. B. eintritt, wenn Lager und Bolzen nach längerer Betriebszeit ausgeleiert sind oder der Kolben im Zylinder Spiel bekommt. Das kann man abhelfen durch Auswechseln der schadhaften Teile, — es sei denn, dass es sich nur um Folgeerscheinungen der klopfenden Verbrennung handelt und man das Uebel besser gleich an der Wurzel packt. Ferner kann Frühzündung eine Ursache der klopfenden Vebrennung sein, verursacht durch zu frühzeitiges Ueberspringen des Zündfunkens oder ungenügend gekühlte Teile der Zylinderwandlung, glühende Oelkohle usw. Auch in diesen Fällen ist Abhilfe nicht schwer. Die Zündung muss eben auf den richtigen Punkt eingestellt werden, z. B. die Zündkerzen, wenn sie die Ursache besonderer Wärmeansammlungen und damit zu früher Zündungen sind, durch „kompressionsfeste" Zündkerzen ersetzt werden.

Kompressionsfest müssen aber vor allem der Motor bzw. der Verbrennungsraum und der verwandte Kraftstoff sein, jedenfalls so kompressionsfest, d. h. verhinderungsfähig, dass die motorische Verbrennung ohne Klopferscheinungen ver sich geht. Denn auf der Verdichtung des Kraftstoff-Luftgemisches beruht ja die Kraftgewinnung im Vergasermotor, und die Verdichtung soll so hoch wie möglich sein, weil mit dem Verdichtungsgrad der Wirkungsgrad, also die Wirtschaftlichkeit des Motors wächst. Es ist also gewiss kein gutes Heilmittel gegen das Klopfen, wenn man den Verdichtungsgrad des Motors durch irgendwelche Mittel heruntersetzt. Besser ist es, eine Gefahr zu bekämpfen, als vor ihr davonzulaufen und auf seinen Gewinn zu verzichten! Es gibt noch andere Notbehelfe gegen das Klopfen. So die Spätzüundung, die aber ebenfalls Leistungsminderung mit sich bringt und Heisslaufen. Oder häufiges Umschalten, dass auch den Kraftverbrauch erhöht.

Am besten ist es immer, das Uebel an der Wurzel zu packen. Der Zylinder muss so gebaut sein, dass er höheren Verdichtungsgrad (also nach dem heutigen Stand des Kraftzeugmotors etwa 1:5 und darüber) gewachsen ist, also z. B. nicht durch „Glühstellen" örtliche Entzündungen verursacht, bevor der Zündfunke sein „Kommando" zur Gemischentzündung gegeben hat. In vielen Fällen hilft aus wärmetechnischen Gründen der Ersatz des gusseisernen Kolbens durch einen Leichtmetollkolben oder der bereits erwähnte Kerzenaustausch. Meist ist aber die Ursache des Klopfens nicht im Motor begründet, sondern in der zu geringen Kompressionsfestigkeit des Brennstoffes, der sich zu früh entzundet, weil er dem, bei der Zusammenpressung des Gemisches eintretenden Drucktemperaturzustand nicht gewachsen ist. Es tritt eine mehr explosionsartige Verbrennung auf, die abnorm rasch erfolgt, so dass Kolben und Triebwerk ihr nicht vollkommen zu folgen vermögen, und wir sie als Schlag hören; diese Verbrennung ist aber gleichzeitig, wie Versuche ergeben haben, unvollständig, also unwirtschaftlich, und das ist ein weiterer, nichtunmittelbar spürbarer Nachteil des Klopfens.

Will man nun nicht auf die wirtschaftlichen, heute unbestrittenen Vorteile einer hohen Verdichtung verzichten, dann muss man mit möglichst kompressionsfesten Kraftstoffen fahren. Damit ist nicht gesagt, dass man über das Notwendige hinausgehen soll; denn der wertvollere Kraftstoff ist auch der teuere. Reines Benzol zu vebrennen ist in den meisten Fällen eine Verschwendung. Denn seine motorischen Eigenschaften sind im normalen Betrieb gar nicht voll ausnutzbar; Benzol ist praktisch unbegrenzt kompressionsfest; man ist z. B. in einem gewöhnlichen BMW-Motor ohne Schwierigkeiten auf 11-fache Verdichtung gegangen, die heute durchaus noch nicht alltäglich ist. Man kann aber die Klopffestigkeit vieler Brennstoffe, die ja gleichbedeutend ist mit der Verdichtungsfähigkeit, durch Beimischung von Zusätzen erhöhen. Bei geringem Benzol- oder Spirituszusatz ist natürlich die Erhöhung der Kompressionsfestigkeit entsprechend geringer und oft für die Prxis nicht ausreichend; ebenso wird meist durch Selbstherstellung der Gemische der gewünschte Erfolg nich erreicht. Der Fahrer hat

aber immer die Möglichkeit, seinen Betriebsstoff entsprechend der durch seinen Motor gegebenen Verdichtung zu wählen, und zwar derart, dass die Wirtschaftlichkeit gewahrtt bleibt.

Wassereinspritzung bei Verbrennungsmotoren.

Es ist heute kein Geheimnis mehr, dass durch Einspritzen von Wasser mit Hilfe zweckentspprechend konstruierte Apparate die Verbrennung im Explosionsmotor günstig beeinflusst wird. Wenn man heute hiervon praktisch fast gar keinen Gebrauch macht und die bereits damit gemachten Erfahrungen nicht weiter auswertet, so dürfte dies darin zu suchen sein, dass der Brennstoff verhältnismässig billig ist. Die günstige Wirkunk des Wasserzusatzes zeigt sich schon im Fahrbetrieb selbst, also auch ohne Verwendung von Apppaaten oder Hilfsmitteln Fährt man beispielsweise im Sommer von der heissen Landstrasse plötzlich in einen schattigen Wald, so wird sich zeigen, dass der Motor besser zieht. Aehnlich verhält es sich auch, wenn man auch einem heissen Sommertag in der Abendkühle fährt. Diese Beobachtungen lasse sich damit erklären, dass die kühle Luft Feuchtigkeit enthält, und diese feuchte, also wasserhaltige Luft wirkt zweifellos günstig auf die Verbrennung im Motor ein. Es ist naheliegend, dass man, nachdem man diese natürlichen Erscheinungen und deren günstigen Einfluss auf die Verbrennung erkannte, versuchte, das Gleiche auf künstlichen Wege zu erreichen, indem man dem Motor in irgendeiner Form auf diese oder jene Weise Wasser zuführte. Gleichgültig, in welcher Form dem Verbrennungsraum Wasser zugeführt wird, die besonderen Wirkungen sid immer festzustellen.

Zu den Vorteilen der Wassereinspritzungen ist zunächst die Erscheinung zu rechnen, dass das Klopfen vermindert bezw. ganz beseitigt werden kann. Der Bildung von Oehlekohle wirde benfalls entgegengewirkt und die Kerzen bleiben sauber. Auch die Gefahr einer Ueberhitzung des Motors wird bei Wassereinspritzung wesentlich geringer. Wenngleich ssich diese Erscheinungen einwandfrei nachweisen lassen, so scheintt jedoch bis heute noch eine ausreichende Erklärung dafür nicht vorzuliegen. Feststeht jedenfalls, dass das Wasser, in bestimmten Mengen eingespriztt, eine die Verbrennung fördernde Wirkung ausübt, die sich nicht nur in eingangs erwähnten Vorteilen anziegt, sondern auch durch eine Untersuchung der Auspuffgase nachweisbar ist. Es hat sich jedoch gezeigt, dass das Verhältnis der eingespritzten Wassermenge zum Brennstoff selbst ein ganz bestimmtes sein muss, da im anderen Falle nicht nur die erwähnten Vorteile nicht erzielt, sondern eher eine gegenseitige Wirkung herbeigeführt wird.

Die Zuführung des Wassers kann auf verschiedene Weise erfolgen. Die geeignetsten Verfahren sind wohl die Zuführung des Wassers in feinzerstäubtem Zustand und in Form von Wasserdampf. Im ersteren Falle wird das Wasser einem kleinen mitgeführten Wasserbehälter entnommen und mittels einer mit regulierbarer Düse versehenen Vorrichtung in das Ansaugerohr eingespritzt. Bei Verwendung von Wasserdampf ist das Nächstliegende, diesen einfach dem Kühler zu entnehmen. Beide Systeme sind bekanntlich schon in früheren Jahren praktisch ausprobiert worden.

Humor.

Wann erhalten die Frauen Männerlöhne.

„Die Zeit wird kommen“, rief der Redner, „wo Frauen Männerlöhne bekommen werden“.

„Ja“, sagte ein kleiner Mann in einer Ecke. „Nächsten Freitag abend“.

* * *

Die beiden schweren Jungen betreten die Telephonzelle. „So, Maxe, sagt der eine, ‚jetzt rufen wir erst mal das Mädchen an:... Fräulein, hier ist die Unfallstation Norden. Ihre Herrschaft hat einen schweren Autozusammenstoss gehabt und muss von hier aus ins Krankenhaus...“

„Was sagt sie, Wilhelm? Will sie gleich hingeh'n?“

„Wees nich — Hurrah! hat sie gesagt.“

Die alte Fordkarre kann nicht weiter; es war kein Wasser mehr im Kühler. Der Besitzer des Wagens bat einen Bauern, der auf dem Felde arbeitete, um seinen Eimer, damit er vom nächsten Brunnen Wasser holen konnte. Der Bauer schüttelte misstrauisch den Kopf. „Ich gebe meinen Eimer keinen Fremden.“ — „Na, aber!“ meinte der Autobesitzer. „Ich lasse doch meinen Wagen als Garantie hier stehen“. — Da wanderten die Blicke des Bauern von seinem Eimer zum alten Klapperkasten und wieder zurück zum Eimer. „Nee, wissen Sie“, sagte er schliesslich, „da behalte ich lieber meinen Eimer“.

Aus dem Film des Lebens.

Poesie und Prosa von Wero.

Leise, still und leise schreitet
Unsere sorgengrosse Zeit,
Wenn der Tag beendet, gleitet
Still er in die Ewigkeit.

Und so geht mit leisem Beben
Tak um Tag in strenger Pflicht,
Alles kannst du heut' erleben,
Aber wahre Freude nicht.

Goldener Abendsonnenschein liegt auf der von blühenden Feldern eingerahmten Strasse, die im Süden der Grossstadt beginnt und sich wie ein graues Band am Bergeshange hinzieht bis zur etwa fünf Kilometer entfernten Anhöhe, über die das Auge des stillen Beobachters nicht mehr reicht.

Das bekannte Geräusch eines nahenden Krattwagens lässt den Kopf nach links wenden und siehe, es ist der bekannte Personenwagen des Grosshändlers X. Wie der stille Beobachter seinen Weg fortsetzen will, bremst der Kraftwagen plötzlich ab, aus seinem Innern erfolgt die freundliche Einladung, mitzufahren, wenn der Weg der gleiche sei.

Nach einem kurzen Händedruck geht es in flottem Tempo weiter und während das Gespräch so über die Alltäglichkeiten des Lebens hinweggleitet, ist das sogenannte Forsthaus erreicht. „Hier wollen wir erst mal halten Otto", spricht der Besitzer des Wagens und begrüsst den im Türrahmen des Forsthauses erschienenen Wirt. Nach kurzem Ueberlegen bestellt Herr X. zwei Steinhäger und für den Wagenführer eine Flasche Wasser, denn der Otto trinkt keinen Alkohol, wenn er da vorne sitzt, sagt der Chef. Otto, der Wagenführer, ist auch gern damit einverstanden, denn er weiss, dass sein Arbeitgeber es gut mit ihm meint.

Nach kurzem Aufenthalte geht es weiter zu dem etwa eine Viertelstunde entfernten grösseren Dorfe, wo eine geschäftliche Angelegenheit Herrn X. für eine halbe Stunde entführt. Während dieser Zeit hat der Kraftwagenführer einen Augenblick an seinem Wagen zu tun und folgt dem Fahrgast mit Erlaubnis des Herrn X. in das rebenumsponnene Dorfwirtshaus. Otto, der Wagenlenker, trinkt eine Zittrone, denn er weiss, dass sein Chef Abstinenz von ihm verlangt, solange er fahren muss und er fügt lachend hinzu: warum sollte ich es denn nicht tun, er behandelt mich gut, zu Hause gehöre ich mit zur Familie, darum gehe ich für den Alten auch durchs Feuer. Die Sache wird schon stimmen, denn nach einer Woche kam Herr X. zurück und während der Heimfahrt bekam auch Otto eine Zigarre (eine richtige), wobei Herr X. noch erlähterte: Ausserhalb der Stadt wird schon geschmäukt, aber Alkohol kriegt Otto nicht, er weiss auch ganz gut, warum. Schmunzelnd dreht der Wagenführer das Steuerrad hart nach links an den Bordstein, denn die Fahrt ist zu Ende.

Wer wahre Herzensbildung hat,
Wird auf dem Land, wie in der Stadt
Als Mensch den Menschen achten.
Und nicht mit stolzem Herrensinn,
Nur um den schnöden Geldgewinn
Sich selbst als Gott betrachten.

Noch liegen die Dämmerschatten der Nacht über dem grossen Häusermeere der Grossstadt, in der Freud und Leid, Elend und bitterste Not oft eng beieinander wohnen. Langsam beginnt sich die Arbeit zu regen. Die ersten Strassenbahnen kommen die Strasse herauf und langsam auch nähern sich die zum Frühmarkt fahrenden Fuhrwerke.

Nicht lange, und die ersten Gruppen der zu den Eisenwerken hastenden Menschen beleben das Strassenbild. Nachdem die grossen Werktore sich geschlossen, ebbt die Menschenflut auf den Strassen wieder etwas ab und dann wird das Bild dhrcu die zur Schule eilenden Kinder wieder lebhafter.

Vor einem herrschaftlichen Hause in der asphaltierten Grünstrasse hält ein vornehmer Personenkraftwagen. Der Kraftwagenführer hat den Wagen soeben zum Stillstand gebracht, um, wie täglich befohlen, den Herrn abzuholen. Pünktlich ist der Kraftwagenführer, dass muss ihm der Neid lassen. Pünktlich aber auch, wie jeden Morgen, steigt er mit vorsichtig abgewägten Schritten, als könne er durch mannhaften Schritt jemand wehe tun, die zum Vorgarten führende Treppe herauf und drückt ganz vorsichtig, wie ein zaghaftes Kind, auf den Knopf der dort befindlichen Schelle. Dann geht er eilends wieder zu seinem Wagen, stellt sich, mit der Hand am Türgriff, das Gesicht dem Herrschaftshause zugewandt, in Positur. Es folgt dass alltägliche Bild: Beim Erscheinen des Herrn, dessen Leben wohl mehr als einmal in der Hand seines Chauffeurs gelegen hat, reisst dieser die Mütze ab, öffnet die Tür, um dann im Laufschritt mit seinen zierzig Jahren um den Wagen, herumzulafen, auf seinen Führersitz zu springen und abzufahren. — — — Arme Sklaven. — — —.

Der Gott, der Eisen wachsen liess,
Der wollte keine Knechte,
Er war sogänidg und verhiess
Dem Mann die freien Rechte.
Gab ihm das Auto, dass es noch
Die Freuden sehr vermehre,
In seiner grossen Lieb' jedoch
Vergass er die Chauffeure.

Weil nun der Schöpfer dasvergass,
Mit arglosen Gefühlen,
Macht's so manchem eHrren heute Spass
Als Gottt sich aufzuspielen.
Und wer in diesem Wahne dann
Gottähnlich will beharren,
Der ist für jeden braven Mann
Der grösste aller Narren.

Ein Zwiegespräch.

Im „Organ", der Zeitschrift der niederländischen Eisenbahner, finden wir nachstehendes Zwiegespräch das wir unseren Lesern nicht vorenthalten möchten.

Der Unorganisierte.

„Zu dumm! Wir sind doch kein Herdenvieh.
Wir lassen uns nicht verkaufen —
Es bilden Persönlichkeiten und Genie
Sich abseits vom grossen Haufen.
Wir geben keinem — wir sind zu stolz —
Vertretung in unseren Geschäften.
Kerle wie wir, aus kernigem Holz,
Vertrauen den eigenen Kräften.
Ihr andern, die ihr euch organsiert,
Füttert Führer von „euren Gnaden",
Und werdet dafür an der Nase geführt,
Belogen, verkauft und verraten."

Der Organisierte.

„Nun schöpf erst mal Atem, du Muttersohn!
Du verstehst das Verdrehn, will mir deuchten,
Genie und Persönlichkeit??? Stille davon!
Die will ich mal näher beleuchten:
Ich pflüg meinen Acker. Das Korn säe ich dann,
Und wenn mir's der Himmel lässt reifen,
Dann kommst du geschlichen, du „Selbst - ist - der Mann",
Mir frech nach der Garben zu greifen.
Erkennst in dem Spiegel dein Bild noch nicht?
Was bleibt da noch viel zu beweisen?
Gemeinhin wird in der Welt solch ein Wicht
Schmarotzer und Spitzbub geheissen."

Ausstellungen der Messen

Die Automobilausstellungen des Jahres 1930.

Das Bureau Permanent übersendet auf Grund der auf der Londoner Sitzung gefassten Beschlüsse den für das Jahr 1930 vorläufig aufgestellten Ausstellungskalender:

Automobil-Salon New York: Erste Hälfte des Januar.
„ Chicago: Ende Januar bis Anfang Februar.
„ Amsterdam: 24. Januar bis 3. Februar.
„ Rom: Ende Januar bis Anfang Februar.
„ Kairo: Erste Hälfte des Februar.
„ Kopenhagen: Ende Februar bis Anfang März.
Mustermesse Wien: Erste Hälfte des März.
Automobil-Salon Genf: Zweite Hälfte des März.
Ausstellung Tel-Aviv: April.
Internationale Kolonial-, Marine- und flämische Kunstausstellung Antwerpen: 1. Mai bis 1. November.
Antwerpen: 1. Mai bis 1. November.
Pariser Salon (Tourenwagen): 2. bis 12. Oktober
Londoner Salon (Tourenwagen): Zweite Hälfte des Oktober.
Automobil-Salon Prag: Oktober.
Pariser Salon (Motorräder): 23. Oktober bis 2. November.
Pariser Salon (Industrie - Fahrzeuge): 13. bis 23. November.
Automobil-Salon Brüssel: 6. bis 17. Dezember.

Die grösste Luftschiffhale der Welt

In Akron im Staat Ohio wird jetzt für die zukünftigen Reisen des Zeppelin die grösste Luftschiffhalle der Welt eingerichtet, die eine Länge von 360, eine Höhe von 63 und eine Breite von 100 Metern haben wird. Besonders schwierig gestaltet sich die Errichtung des inneren stählernen Gerippes, das aus 13 einzelnen halb-elliptischen Bogen aus einem Geflecht von Trägern besteht. Auch die Berechnung des sehr starken Winddruckes u. die Verfahren, ihn durch eine geeignete Bauart unschädlich zu machen, haben grosse Schwierigkeiten gemacht, die aber die Kunst der Ingenieure bereits überwunden hat. Die 1300 Zementpfeiler wurden im Winter in den Boden versenkt; zum Schutz gegen Frost war der Zement vorher angewärmt und dann sorgfältig isoliert worden. Die Tore werden die Gestalt eines Achtels einer Apfelsinenschale haben und auf 1,20 Meter langen, 25 Zentimeter dicken Bolzen gelagert sein. Sie werden durch kleine, elektrisch angetriebene Wagen innerhalb von fünf Minuten geöffnet. Die Isolation der Halle gegen atmosphärische Einflüsse geschieht nicht durch einen Firnisanstrich, sondern durch einen Belag von Asphalt und Asbest. Diese Halle, die 1930 vollendet sein soll, wird Luftschiffe aufnehmen können, die doppelt so gross sind wie die grössten jetzt gebauten.

Humor.

Der Chauffeur hatte gekündigt und bat um sein Zeugnis. „Ich möchte Ihnen gern ein gutes Zeugnis geben", sagte der Herr, „aber ich muss der Wahrheit halber angeben, dass Sie nie pünktlich zur Stelle waren. Wie könnte ich das möglichst milde ausdrücken?" — „Schreiben Sie ganz einfach: Er war ebenso pünktlich, wie er seinen Lohn erhielt".

Achtung Kraftfahrer!

Wir haben festgestellt, dass noch eine grosse Anzahl von Kollegen das Benzin und Oel nicht von unserer Tankstation bezieht, obwohl dieselben dazu die Möglichkeit haben. Da ein Teil vom Verdienst in die Unterstützungskasse des Verbandes geht, ist es Pflicht eines jeden Kollegen dieses Unternehmen zu unterstützen.

Die Tankstelle befindet sich in Katowice auf der ul. Starowiejska 3, (Alte Dorfstr.) bei der Fiat-Vertretung sowie in Król. Huta auf dem Ringe.

Der Vorstand
des Z. Z. A.

Versammlungs-Kalender

des Związek Zawodowy Automobilistów, Okręg Śląski.

Ortsgruppe	Tag der Versammlung	Versammlungslokal	Zuschriften zu richten an:
Katowice	ersten Donnerstag nach dem 1. jeden Monats	„TIWOLI" ulica Jordana 12	Zw. Zaw. Automobilistów Sekretarjat Orkręgowy ulica Jordana 12
Król. Huta	1. Montag nach dem 1.	Restauracja róg ulica Katowicka – Stawowa Ertel	Jan Cmok, szofer Straż Pożarna, ul. Bytomska
Bielsko	ersten Samstag nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Nowak, Wzgórze	Jan Surowka szofer, Biała ulica Haułcnowska 47
Tarn. Góry	ersten Mittwoch nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Wieczorek, Plac Wolności	Karol Schroth, szofer ulica Krakowska 15
Rybnik	ersten Dienstag nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Kaczmarczyk, Plac Wolności	Karol Węgiorz, szofer ulica Piaskowa 51
Cieszyń	zweiten Samstag nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Fr. Piller ul. Celesty	Rudolf Zając, ul. Przykopa 34

Wydawca Związek Zawod. Automobilistów Rzeczplt. Polskiej. Redaktor odpow. Al. Adamczyk, Katowice.

Drukiem „Gazety Robotniczej" w Katowicach.